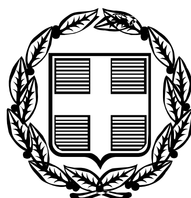


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1929**

29 Δεκεμβρίου 2006

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΥΠΑ/Δ2/48048/13870

Υιοθέτηση του Παραρτήματος (Annex) 2, έκδοση 10η, τροποποίηση 38 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας περί «Κανόνων Αέρος» το οποίο έχει εκδοθεί βάσει της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Των άρθρων 1 και 2 του ν. 211/1947 (ΦΕΚ 35/Α΄) «Περί κυρώσεως της εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

β. Των άρθρων 11 και 12 του ν.δ/τος 714/1970 «Περί ιδρύσεως Διευθύνσεως Εναρίων Μεταφορών παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και Οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» (ΦΕΚ 238/Α΄), όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 1114/1981 (ΦΕΚ 74/Α΄) και 1340/1983 (ΦΕΚ 35/Α΄).

γ. Του άρθρου 2 του π.δ/τος 56/1989 (ΦΕΚ 28/Α΄) «Οργανισμός της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα π.δ/τα 439/1989 (ΦΕΚ 190/Α΄), 19/1992 (ΦΕΚ 4/Α΄), 35/1993 (ΦΕΚ 13/Α΄) και 80/1996 (ΦΕΚ 62/Α΄).

δ. Του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 (ΦΕΚ 250/Α΄) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κ.λπ.» (ΦΕΚ 71/Α΄) και όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του ν. 3270/2004 (ΦΕΚ 187/Α΄/11.10.2004).

ε. Την υπ' αριθμ. Δ10/Α/23546/3284/23.6.2005 (ΦΕΚ 862/Β΄/24.6.2005) απόφαση του ΥΠΜΕ περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων και δικαιώματος υπογραφής με «Εντολή Υπουργού» στους Διοικητή, Υποδιοικητές κ.λπ.

2. Το Παράρτημα (Annex) 2, της Σύμβασης του Σικάγου «Κανόνες Αέρος» Έκδοση 10η, Τροποποίηση 38.

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρου Παραρτήματος.

4. Το άρθρο 191α του ν. 3270/11.10.2004 περί δικαιώματος υπογραφής του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

5. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό δίκαιο της χώρας τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος (Annex) 2, της Σύμβασης του Σικάγου, ειδικότερα την 10η έκδοση του Ιουλίου 2005, η οποία αντικαθιστά όλες τις προηγούμενες εκδόσεις του και στην οποία έχουμε ενσωματώσει όλες τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις.

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ιστορική αναδρομή

Τον Οκτώβριο 1945, η Διεύθυνση Κανόνων Αέρος και Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (RAC), στην πρώτη της σύνοδο, έκανε υποδείξεις για Πρότυπα, Πρακτικές και Διαδικασίες για τους Κανόνες Αέρος. Αυτές εξετάστηκαν από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας και εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο στις 25 Φεβρουαρίου 1946. Εκδόθηκαν ως Recommendations for Standards, Practices and Procedures – Rules of the Air στο πρώτο μέρος του Doc 2010, που δημοσιεύτηκε το Φεβρουάριο του 1946.

Η Διεύθυνση RAC, στη δεύτερη σύνοδό της το Δεκέμβριο 1946– Ιανουάριο 1947, επανεξέτασε το Doc 2010 και πρότεινε Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές για τους Κανόνες Αέρος. Αυτά υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο ως Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές, που σχετίζονται με Κανόνες Αέρος, στις 15 Απριλίου 1948, σε εκτέλεση του Άρθρου 37 της Σύμβασης για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σικάγο, 1944) και ορίσθηκαν ως Παράρτημα 2 στη Σύμβαση με τον τίτλο Διεθνή Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές – Rules of the Air. Τέθηκαν σε ισχύ την 15η Σεπτεμβρίου 1948.

Την 27η Νοεμβρίου 1951, το Συμβούλιο υιοθέτησε ένα πλήρως νέο κείμενο του Παραρτήματος, το οποίο δεν περιείχε πλέον Συνιστώμενες Πρακτικές. Τα Πρότυπα του τροποποιημένου Παραρτήματος 2 (Τροποποίηση 1) τέθηκαν σε ισχύ την 1η Απριλίου 1952 και σε εφαρμογή την 1η Σεπτεμβρίου 1952.

Ο Πίνακας Α δείχνει την προέλευση των επακόλουθων τροποποιήσεων μαζί με ένα κατάλογο των βασικών θεμάτων που εμπλέκονται και των ημερομηνιών, κατά τις οποίες οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, πότε τέθηκαν σε ισχύ και πότε τέθηκαν σε εφαρμογή.

Εφαρμογή

Τα Πρότυπα του παρόντος εγγράφου, μαζί με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές του Παραρτήματος 11, διέπουν την εφαρμογή των Διαδικασιών για Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας – Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας (PANS-ATM, Doc 4444) και των Περιοχικών Συμπληρωματικών Διαδικασιών – Κανόνες Αέρος και Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας, που περιέχονται στο Doc 7030, στο οποίο βρίσκονται βοηθητικές διαδικασίες περιοχικής εφαρμογής.

Πτήση πάνω από μεγάλες θαλάσσιες επιφάνειες. Πρέπει να σημειωθεί ότι το Συμβούλιο αποφάσισε, με την υιοθέτηση του Παραρτήματος 2, τον Απρίλιο του 1948, και την Τροποποίηση 1 αυτού, το Νοέμβριο του 1951, ότι το Παράρτημα αποτελεί Κανόνες σχετιζόμενους με την πτήση και τους ελιγμούς αεροσκαφών εντός της εννοίας του Άρθρου 12 της Σύμβασης. Ως εκ τούτου, πάνω από μεγάλες θαλάσσιες επιφάνειες, οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται χωρίς εξαίρεση.

Την 15η Νοεμβρίου 1972, όταν υιοθετούσε την Τροποποίηση 14 στο Παράρτημα 2 σχετικά με τη δικαιοδοσία επί αεροσκαφών που επιχειρούν πάνω από μεγάλες θαλάσσιες επιφάνειες, το Συμβούλιο τόνισε, ότι η Τροποποίηση είχε αποκλειστικό σκοπό να βελτιώσει την ασφάλεια της πτήσεως και να εξασφαλίσει επαρκή πρόβλεψη υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πάνω από μεγάλες θαλάσσιες επιφάνειες. Η Τροποποίηση ουδόλως επηρεάζει το νομικό καθεστώς των Κρατών Νηολόγησης επί των αεροσκαφών τους ή την ευθύνη των Συμβαλλομένων Κρατών για επιβολή των Κανόνων Αέρος, σύμφωνα με το Άρθρο 12 της Σύμβασης.

Ενέργειες των Συμβαλλομένων Κρατών

Γνωστοποίηση διαφορών. Εφιστάται η προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην υποχρέωση, που επιβάλλεται από το Άρθρο 38 της Σύμβασης, με την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να γνωστοποιούν στον Οργανισμό οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των Διεθνών Προτύπων, που περιλαμβάνονται στο παρόν Παράρτημα και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις αυτού. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να κρατούν ενήμερο τον Οργανισμό για οποιεσδήποτε διαφορές, οι οποίες μπορούν μετέπειτα να προκύπτουν, ή για την ανάκληση οποιωνδήποτε διαφορών, οι οποίες είχαν γνωστοποιηθεί προηγουμένως. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται επίσης να γνωστοποιούν στον Οργανισμό οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των ειδικών συστάσεων, που περιέχονται στο Συνημμένο Α του παρόντος Παραρτήματος. Ένα ειδικό αίτημα για γνωστοποίηση διαφορών θα στέλνεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη αμέσως μετά την υιοθέτηση κάθε τροποποίησης στο παρόν Παράρτημα.

Εφιστάται η προσοχή των Κρατών στις διατάξεις του Παραρτήματος 15, που αφορούν τη δημοσίευση διαφορών μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των σχετιζομένων Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του ICAO μέσω των Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών, επιπλέον της υποχρεώσεως των Κρατών σύμφωνα με το Άρθρο 38 της Σύμβασης.

Δημοσίευση πληροφοριών. Πληροφορίες, που αφορούν την εφαρμογή των εθνικών κανόνων και διαδικασιών, και αλλαγών σε αυτά, που καθιερώθηκαν σύμφωνα με τα Πρότυπα, που καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα, πρέπει να ανακοινώνονται σύμφωνα με το Παράρτημα 15.

Χρήση του κειμένου του Παραρτήματος στους εθνικούς κανονισμούς. Το Συμβούλιο, στις 13 Απριλίου 1948, υιοθέτησε μια απόφαση εφιστώντας την προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην επιθυμία να χρησιμοποιούν στους εθνικούς τους κανονισμούς, εφόσον είναι πρακτικά δυνατόν, τη συγκεκριμένη γλώσσα εκείνων των Προτύπων του ICAO, που είναι ρυθμιστικού χαρακτήρα και επίσης να δηλώνουν εκτροπή από τα Πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων και οποιωνδήποτε πρόσθετων κανονισμών, οι οποίοι είναι σημαντικοί για την ασφάλεια ή την κανονικότητα της αεροναυτιλίας. Όπου είναι δυνατόν, οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος έχουν γραφτεί, με τέτοιο τρόπο που θα διευκόλυναν ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία χωρίς μεγάλες αλλαγές κειμένου.

Κατάσταση των μερών του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα αποτελείται από τα ακόλουθα συστατικά μέρη, τα οποία ωστόσο δεν βρίσκονται απαραίτητα σε κάθε Παράρτημα. Αυτά έχουν την ενδεικνυόμενη κατάσταση.

1.- Υλικό που περιλαμβάνει το ίδιο το Παράρτημα

α) Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης. Καθορίζονται ως εξής:

Πρότυπο: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν απαραίτητη για την ασφάλεια ή την ομαλότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, η κοινοποίηση στο Συμβούλιο είναι υποχρεωτική με βάση το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν επιθυμητή για το συμφέρον της ασφάλειας, της ομαλότητας ή της αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να προσπαθούν να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση.

β) Προσαρτήματα, τα οποία αποτελούν υλικό που έχει ομαδοποιηθεί ξεχωριστά για ευκολία, αλλά αποτελούν μέρος των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο.

γ) Ορισμοί, όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, οι οποίοι δεν είναι αυτονόητοι με την έννοια ότι δεν έχουν αποδεκτές έννοιες λεξικού. Ένας ορισμός δεν έχει ανεξάρτητη ιδιότητα αλλά είναι ένα βασικό μέρος κάθε Προτύπου και Συνιστώμενης Πρακτικής, στα οποία ο όρος χρησιμοποιείται, εφόσον μια αλλαγή στο νόημα του όρου θα επηρέαζε την προδιαγραφή.

δ) Πίνακες και Σχήματα, τα οποία προσθέτουν ή περιγράφουν ένα Πρότυπο ή μια Συνιστώμενη Πρακτική και τα οποία αναφέρονται σ' αυτά, αποτελούν μέρος του σχετικού Προτύπου ή της Συνιστώμενης Πρακτικής και έχουν την ίδια ιδιότητα.

2.- Υλικό εγκεκριμένο από το Συμβούλιο για δημοσίευση σε σχέση με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό βασισμένο στη δράση του Συμβουλίου και περιέχουν επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών όσον αφορά την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών, που προκύπτουν από τη Σύμβαση και την Απόφαση Υιοθέτησης.

β) Εισαγωγές, οι οποίες περιλαμβάνουν επεξηγηματικό υλικό, που εισάγεται στην αρχή των μερών, των κεφαλαίων ή των τμημάτων του Παραρτήματος, για να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο κείμενο, όπου είναι απαραίτητο, για να δώσουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές, που σχετίζονται με τα σχετικά Πρότυπα ή τις Συνιστώμενες Πρακτικές, αλλά δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Συνημμένα, τα οποία περιλαμβάνουν συμπληρωματικό υλικό στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές ή συμπεριλαμβάνονται ως οδηγός στην εφαρμογή τους.

Επιλογή γλώσσας

Το παρόν Παράρτημα έχει υιοθετηθεί σε έξι γλώσσες - Αγγλικά, Αραβικά, Κινέζικα, Γαλλικά, Ρώσικα και Ισπανικά. Ζητείται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος να επιλέξει ένα από αυτά τα κείμενα με σκοπό την εθνική εφαρμογή και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι προβλέπονται στη Σύμβαση, είτε μέσω άμεσης χρήσης ή μέσω μετάφρασης στην εθνική του γλώσσα και να ειδοποιήσουν τον Οργανισμό ανάλογα.

Πρακτικές έκδοσης

Η ακόλουθη πρακτική έχει ακολουθηθεί με σκοπό να υποδείξει με μια ματιά την ιδιότητα της κάθε δήλωσης: Τα Πρότυπα έχουν τυπωθεί σε ανοικτή κανονική γραφή. Οι σημειώσεις έχουν τυπωθεί σε ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σημείωση. Δεν υπάρχουν Συνιστώμενες Πρακτικές στο Παράρτημα 2.

Οι μονάδες μέτρησης, που χρησιμοποιούνται σε αυτό το έγγραφο, είναι σύμφωνα με το Διεθνές Σύστημα Μονάδων (SI), όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 5 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Εκεί όπου το Παράρτημα 5 επιτρέπει τη χρήση εναλλακτικών μονάδων, που δεν ανήκουν στο SI, αυτές φαίνονται σε παρενθέσεις που ακολουθούν τις βασικές μονάδες. Εκεί όπου παρατίθενται δύο σύνολα μονάδων, δεν πρέπει να θεωρείται ότι τα ζευγάρια των τιμών είναι ίσα και εναλλακτικά. Μπορεί, ωστόσο, να συμπεράνουμε, ότι επιτυγχάνεται ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας, όταν χρησιμοποιείται αποκλειστικά οποιοδήποτε σύνολο μονάδων.

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα μέρος αυτού του εγγράφου, το οποίο αναγνωρίζεται από έναν αριθμό και/ή τίτλο, συμπεριλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις αυτού του μέρους.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 2

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε/εγκρίθηκε* *Ισχύει* *Εφαρμόζεται*
1η Έκδοση (1948)	Διεύθυνση RAC, Δεύτερη Συνεδρίαση (1947)	Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές – Κανόνες αέρος.	15 Απριλίου 1948 15 Σεπ.1948 —
1 (2η έκδοση)	Διεύθυνση RAC, Τέταρτη Συνεδρίαση (1950)	Πλήρης αναθεώρηση και επαναδιάταξη του Παραρτήματος.	27 Νοε. 1951 1 Απριλίου 1952 1 Σεπ. 1952
2	Τέταρτη Ειδική Συνάντηση της Επιτροπής RAC της Ευρωπαϊκής-Μεσογειακής Περιοχής (1952)	Διαδικασίες απώλειας ραδιοεπικοινωνιών. Σχέδιο πτήσεως.	17 Νοε. 1953 1 Απριλίου 1954 1 Σεπ. 1954
3 (3η έκδοση)	Δεύτερη Συνέδριο Αεροναυτιλίας (1955)	Ορισμοί και ορολογία. Πτήση VFR εκτός ελεγχόμενης περιοχής. Σήματα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης. Σήματα για κυκλοφορία αεροδρομίου. Σήματα καθοδήγησης .	11 Μαΐου 1956 15 Σεπ. 1956 1 Δεκ. 1956
4	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των ορισμών επικίνδυνης περιοχής, απαγορευμένης περιοχής και περιορισμένης περιοχής.	14 Νοε. 1958 — —
5 (4η έκδοση)	Συνάντηση Διευθύνσεων RAC/SAR (1958). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ορισμοί. Απαγόρευση πτήσεων VFR κατά τη νύχτα εντός ελεγχόμενου εναέριου χώρου. Αποφυγή συγκρούσεων. Σχέδια πτήσεως. Κανόνες πτήσεως εξ όψεως και δι' οργάνων. SELCAL. Σήματα καθοδήγησης.	8 Δεκ. 1959 1 Μαΐου 1960 1 Αυγ. 1960
6	Συνάντηση Διευθύνσεων RAC/SAR (1958). Τέταρτη Συνάντηση Επιτροπής Πτητικής Ικανότητας (1960)	Πτήσεις VFR. Πίνακας επιπέδων πλεύσης. Φώτα ναυτιλίας αεροσκαφών.	13 Δεκ. 1961 1 Απριλίου 1962 1 Ιουλίου 1962
7	Τέταρτη Συνάντηση Περιοχικής Αεροναυτιλίας Βορείου Ατλαντικού	Εφαρμογή του πίνακα επιπέδων πλεύσης σε πολικές περιοχές.	27 Ιουνίου 1962 1 Νοε. 1962 1 Δεκ. 1962
8 (5η έκδοση)	Συνάντηση Διευθύνσεων RAC/SAR (1963). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ορισμοί. Διατάξεις που αφορούν επίπεδο και απόλυτα ύψη πτήσεως. Υποβολή σχεδίων πτήσεως. Καθιέρωση ενιαίου πίνακα κριτηρίων VFR. Απαγόρευση πτήσεων VFR κατά τη νύχτα σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο και πάνω από το FL 200. Επικοινωνίες για πτήσεις IFR εκτός ελεγχόμενου εναέριου χώρου. Αντικατάσταση του πίνακα επιπέδων πλεύσης τεταρτοκυκλίου από πίνακα ημικυκλίου. Κατακόρυφος διαχωρισμός πάνω από το FL 290.	29 Νοε. 1965 29 Μαρτίου 1966 25 Αυγ. 1965
9	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Καθοδηγητική ύλη. Αποσπάσματα από τους Διεθνείς Κανονισμούς για Πρόληψη Συγκρούσεων στη Θάλασσα.	29 Νοε. 1965 — —
10	Πέμπτη Συνάντηση Ομάδας Αυτοματοποίησης Εναέριας Κυκλοφορίας (1966). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Σχέδια πτήσεως. Διαγραφή καθοδηγητικής ύλης που αφορά τους Διεθνείς Κανονισμούς για Πρόληψη Συγκρούσεων στη Θάλασσα και του συσχετιζόμενου Προτύπου εφαρμογής.	7 Ιουνίου 1967 5 Οκτ. 1967 8 Φεβ. 1968
11	Πέμπτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας (1967)	Γραφείο αναφοράς υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Σήματα καθοδήγησης.	23 Ιαν. 1969 23 Μαΐου 1969 18 Σεπ. 1969
12 (6η έκδοση)	Έκτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας (1969)	Ορισμοί. Ελάχιστα σχετικά ύψη/επίπεδα. Ελεγχόμενες πτήσεις VFR. Νέα ορολογία για προσδιορισμό ελεγχόμενου εναέριου χώρου.	25 Μαΐου 1970 25 Σεπ. 1970 4 Φεβ. 1971
13	Περιορισμένη Περιοχική Συνάντηση Ευρωπαϊκής-Μεσογειακής Αεροναυτιλίας (RAC/SAR) (1969). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Διαδικασίες απώλειας ραδιοεπικοινωνιών. Σημάνσεις σε περιοχές ελιγμών που δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν.	24 Μαρτίου 1972 24 Ιουλίου 1972 7 Δεκ. 1972
14	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Δικαιοδοσία επί αεροσκαφών που επιχειρούν πάνω από μεγάλες θαλάσσιες επιφάνειες.	15 Νοε. 1972 15 Μαρτίου 1973 16 Αυγ. 1973
15	Πέμπτη Συνάντηση Ομάδας Αυτοματοποίησης Εναέριας	Επαναληπτικά σχέδια πτήσεως.	15 Δεκ. 1972 15 Μαρτίου 1973

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε/εγκρίθηκε* *Ισχύει* *Εφαρμόζεται*
	Κυκλοφορίας (ATCAP) (1966)		16 Αυγ. 1973
16	Έβδομο Συνέδριο Αεροναυτιλίας (1972)	Σημείωση που αφορά την εκπομπή βαρομετρικού ύψους στο Mode C του SSR.	23 Μαρτίου 1973 — 23 Μαΐου 1974
17	Ενέργεια του Συμβουλίου σε εκτέλεση των Αποφάσεων A17-10 και A18-10	Πρακτικές που πρέπει να ακολουθούνται στην περίπτωση που αεροσκάφος υπόκειται σε έκνομη παρεμβολή.	7 Δεκ. 1973 7 Απριλίου 1974 23 Μαΐου 1974
18	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Διαδικασίες απώλειας ραδιοεπικοινωνιών. Σημείωση που αφορά μίσθωση, εκμίσθωση και ανταλλαγή αεροσκάφους.	8 Απριλίου 1974 8 Αυγ. 1974 27 Φεβ. 1975
19	Τέταρτη Συνάντηση Τεχνικής Ομάδας για Πτητικές Λειτουργίες Υπερηχητικών Μεταφορών (SSTP) (1973). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ενέργεια από αεροσκάφος που αναχαιτίζεται. Οπτικά σήματα για χρήση στην περίπτωση αναχαίτισης. Καθοδηγητική ύλη για να βοηθήσει τα Κράτη στην εξάλειψη ή τη μείωση αναχαιτίσεων. Διάταξη που σχετίζεται με πτήση σε υποηχητικές ή υπερηχητικές ταχύτητες. Αλλαγές για να αντανακλούν την ιδέα των ανόδων κατά την πλεύση.	4 Φεβ. 1975 4 Ιουνίου 1975 9 Οκτ. 1975
20	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Τήρηση χρόνου ακριβείας σε μονάδες ATS και επί του αεροσκάφους. Χρήση του κώδικα SSR 7500 στην περίπτωση έκνομης παρεμβολής.	7 Απριλίου 1976 7 Αυγ. 1976 30 Δεκ. 1976
21	Ένατο Συνέδριο Αεροναυτιλίας (1976)	Ορισμοί που σχετίζονται με τα σημεία εναλλαγής και τα απόλυτα μεταβατικά ύψη. Απαίτηση για τα αεροσκάφη να ακολουθούν τον κεντρικό άγονα των διαδρομών ATS και να συμμορφώνονται με τα σημεία εναλλαγής. Επίπεδα πλεύσης. Σχέδια πτήσεως και αναφορές θέσεως. Ευθυγράμμιση του ορισμού του επιπέδου πτήσεως με εκείνους του Παραρτήματος 3 και του Παραρτήματος 10, Τόμος II.	7 Δεκ. 1977 7 Απριλίου 1978 10 Αυγ. 1978
22	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα.	2 Μαρτίου 1981 2 Ιουλίου 1981 26 Νοε. 1981
23 (7η έκδοση)	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών.	1 Απριλίου 1981 1 Αυγ. 1981 26 Νοε. 1981
24	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Εξωτερικά φώτα αεροσκαφών.	19 Μαρτίου 1982 19 Ιουλίου 1982 25 Νοε. 1982
25	Επιτροπή Αεροναυτιλίας. Συνάντηση Διεύθυνσης AGA (1981)	Ορισμοί σε σχέση με σχετικό ύψος, διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, περιοχή ελιγμού και κίνησης, τροχοδρόμησης και τροχοδρόμου. Χρήση της φράσης "HIJACK" στην περίπτωση αναχαίτισης πολιτικού αεροσκάφους. Σημείωση που αφορά μίσθωση, εκμίσθωση και ανταλλαγή αεροσκάφους. Διατάξεις που σχετίζονται με κίνηση επιφανείας αεροσκάφους και τροχοδρόμηση. Σήματα σειράς 2 που χρησιμοποιούνται από ελικόπτερα στην περίπτωση αναχαίτισης. Μονάδες μέτρησης.	21 Μαρτίου 1983 29 Ιουλίου 1983 24 Νοε. 1983
26	Τρίτη Συνάντηση της Ομάδας Απόκτησης, Επεξεργασίας και Μεταφοράς Δεδομένων ATS (1981). Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ορισμοί. Περιεχόμενα σχεδίου πτήσεως. Ανταλλαγή δεδομένων ATS. Προφορές προς χρήση από αναχαιτίζοντα αεροσκάφη. Ευθυγράμμιση του ραδιοτηλεφωνικού σήματος επείγουσας ανάγκης με το Παράρτημα 10, Τόμος II. Διεθνής Συντονισμένος Χρόνος (UTC).	22 Ιουνίου 1984 22 Οκτ. 1984 21 Νοε. 1985
27 (8η έκδοση)	Συμβούλιο. Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Αναγνώριση και αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών.	10 Μαρτίου 1986 27 Ιουλίου 1986 20 Νοε. 1986
28	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Ορισμός του "χώρου στάθμευσης". Ειδικές διαδικασίες για χρήση κατά τη διάρκεια έκνομης παρεμβολής.	160 Μαρτίου 1987 27 Ιουλίου 1987 19 Νοε. 1987
29 (9η έκδοση)	Τρίτη Συνάντηση Ομάδας Πτητικών Λειτουργιών Κανόνων Πτήσεως εξ Όψεως (1986). Γραμματεία. Ενδέκατη Συνάντηση Ομάδας Οπτικών Βοηθημάτων (1987). Επιτροπή Αεροναυτιλίας.	Πτητική λειτουργία αεροσκάφους σε μικτά περιβάλλοντα VFR/IFR. Κίνηση επιφανείας αεροσκαφών και καθοδήγηση και έλεγχος κίνησης επιφανείας. Ενέργειες έκνομης παρεμβολής . Ελικόπτερα ως αναχαιτίζοντα αεροσκάφη.	12 Μαρτίου 1990 30 Ιουλίου 1990 14 Νοε. 1991

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε/εγκρίθηκε* *Ισχύει* *Εφαρμόζεται*
	Τροποποιήσεις επακόλουθες της υιοθέτησης των τροποποιήσεων του Παραρτήματος 6		
30	Τέταρτη Συνάντηση Ομάδας Βελτιώσεων Δευτερεύοντος Ραντάρ Ερεύνης και Συστημάτων Αποφυγής Σύγκρουσης (SICASP/4) (1989)	Ορισμοί. Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS).	26 Φεβ. 1993 26 Ιουλίου 1993 11 Νοε. 1993
31	Έβδομη Συνάντηση Ομάδας Αναθεώρησης της Γενικής Ιδέας Διαχωρισμού (1990). Επιτροπή Αεροναυτιλίας. Δεύτερη Συνάντηση Ομάδας Αυτοματοποιημένης Αναγνώρισης (1992)	Ορισμοί. Αεροτροχοδρόμηση. Διαχωρισμός μεταξύ αεροσκαφών. Πτήσεις σχηματισμού από πολιτικά αεροσκάφη σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο. Αυτοματοποιημένη αναγνώριση.	18 Μαρτίου 1994 25 Ιουλίου 1994 10 Νοε. 1994
32	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Σημείωση που σχετίζεται με απαιτήσεις μεταφοράς συστημάτων αποφυγής εναέριας σύγκρουσης.	19 Φεβ. 1996 19 Φεβ. 1996 —
33	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Διαδικασίες απώλειας επικοινωνίας.	26 Φεβ. 1997 21 Ιουλίου 1997 6 Νοε. 1997
34	Τέταρτη Συνάντηση Ομάδας Αυτοματοποιημένης Αναγνώρισης (1996). Ένατη Συνάντηση Ομάδας Αναθεώρησης της Γενικής Ιδέας Διαχωρισμού (1996). Επακόλουθα στην τροποποίηση 162 του Παραρτήματος 1	Ορισμοί. Συστήματα και διαδικασίες αυτοματοποιημένης αναγνώρισης. Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ αυτοματοποιημένων συστημάτων ATS. Εφαρμογές ATS για αερεπίγειες ζεύξεις δεδομένων. Προβληματική χρήση ψυχοκινητικών ουσιών.	19 Μαρτίου 1998 20 Ιουλίου 1998 5 Νοε. 1998
35	Επιτροπή Αεροναυτιλίας. Δέκατη Τρίτη Συνάντηση Ομάδας Οπτικών Βοηθημάτων (1997)	Κατατάξεις εναέριου χώρου ATS. Εξουσιοδότηση μετεωρολογικών συνθηκών όψεως. Σημείο κράτησης διαδρόμου.	10 Μαρτίου 1999 19 Ιουλίου 1999 4 Νοε. 1999
36	Επακόλουθα αποτέλεσμα της τροποποίησης 40 του Παραρτήματος 11. Τροποποιήσεις 23 και 25 στο Παράρτημα 6, Μέρος I. Τροποποιήσεις 20 και 7 στο Παράρτημα 6, Μέρη II και III αντίστοιχα. Τροποποίηση 72 στο Παράρτημα 3	Αναθεωρημένοι ορισμοί "μονάδας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας", "μονάδας ελέγχου προσέγγισης", "αεροδρομίου εναλλαγής", "μέλους πληρώματος διακυβέρνησης", "κυβερνήτη" και "ορατότητας". Εκδοτικές τροποποιήσεις.	12 Μαρτίου 2001 16 Ιουλίου 2001 1 Νοε. 2001
37	Ομάδα Διαχωρισμού και Ασφαλείας Εναέριου Χώρου	Διαδικασίες χειριστή στην περίπτωση έκνομης παρεμβολής. Εκδοτικές τροποποιήσεις.	28 Φεβ. 2003 — —
38 (10η έκδοση)	Γραμματεία	Ορισμοί. Σήματα υπολόγου. Διαδικασίες απώλειας επικοινωνίας. Ελιγμοί αναχαίτισης. Εκδοτικές τροποποιήσεις.	23 Φεβ. 2005 11 Ιουλίου 2005 24 Νοε. 2005

ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Σημείωση 1.- Στο κείμενο του παρόντος εγγράφου ο όρος «υπηρεσία» χρησιμοποιείται σαν αφηρημένο ουσιαστικό για να προσδιορίσει λειτουργίες ή προφερόμενες υπηρεσίες. Ο όρος «μονάδα» χρησιμοποιείται για να προσδιορίσει ένα συλλογικό όργανο, που παρέχει υπηρεσία.

Σημείωση 2.- Ο προσδιορισμός RR σε αυτούς τους ορισμούς υποδεικνύει έναν ορισμό, που έχει εξαχθεί από το Radio Regulations of the International Telecommunication Union (ITU) (βλέπε το Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements for Civil Aviation, που περιλαμβάνει δήλωση των εγκεκριμένων πολιτικών του ICAO (Doc 9718)).

Όταν οι παρακάτω όροι χρησιμοποιούνται στα Διεθνή Πρότυπα για Κανόνες Αέρος, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

Αεροδιάδρομος (Airway). Περιοχή ελέγχου ή τμήμα αυτής που δημιουργείται με τη μορφή διαδρόμου.

Αεροδρόμιο (Aerodrome). Καθορισμένη χερσαία η υδάτινη περιοχή (που περιλαμβάνει οποιαδήποτε κτίρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμό), που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εν όλω ή εν μέρει για την άφιξη, αναχώρηση και κίνηση αεροσκαφών στην επιφάνεια.

Αεροδρόμιο εναλλαγής (Alternate aerodrome). Αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί, όταν είναι αδύνατο ή μη ενδεδειγμένο να προσεγγίσει ή να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο, στο οποίο σκόπευε να προσγειωθεί. Τα αεροδρόμια εναλλαγής περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

Εναλλαγής απογείωσης. Αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί, στην περίπτωση που αυτό καταστεί απαραίτητο αμέσως μετά την απογείωση και δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί το αεροδρόμιο αναχώρησης.

Εναλλαγής κατά τη διαδρομή. Αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί, εάν έχει υποστεί κάποια ανωμαλία ή είναι σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διαδρομή.

Εναλλαγής κατά τη διαδρομή ETOPS. Κατάλληλο και επαρκές αεροδρόμιο εναλλαγής, στο οποίο το αεροπλάνο θα έχει τη δυνατότητα να προσγειωθεί μετά από κράτηση κινητήρα ή άλλη ανώμαλη κατάσταση ή κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διαδρομή σε πτητική λειτουργία ETOPS.

Εναλλαγής προορισμού. Αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί, στην περίπτωση που καταστεί αδύνατο ή μη ενδεδειγμένο να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο, στο οποίο σκόπευε να προσγειωθεί.

Σημείωση.- Το αεροδρόμιο από το οποίο αναχωρεί μια πτήση μπορεί επίσης να είναι αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή ή προορισμού για αυτή την πτήση.

Αεροναυτικός σταθμός (Aeronautical station - RR S1.81). Σταθμός ξηράς της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο αεροναυτικός σταθμός μπορεί να είναι εγκατεστημένος, για παράδειγμα, επί πλοίου ή επί εξέδρας στη θάλασσα.

Αεροπλάνο (Aeroplane). Ένα αεροσκάφος βαρύτερο του αέρα κινούμενο με τη βοήθεια κινητήρα(ων), το οποίο αποκτά την άντωση του εν πτήσει, κυρίως από τις αεροδυναμικές αντιδράσεις επί επιφανειών, οι οποίες παραμένουν σταθερές κάτω από δεδομένες συνθήκες πτήσης.

Αεροσκάφος (Aircraft). Οποιοδήποτε μηχάνημα, το οποίο μπορεί να επιτυγχάνει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα από τις αντιδράσεις του αέρα εκτός των αντιδράσεων του αέρα, που προέρχονται από την επιφάνεια της γης.

Αεροτροχοδρόμηση (Air-taxiing). Η κίνηση ελικοπτέρου/VTOL πάνω από την επιφάνεια αεροδρομίου, συνήθως εντός της επίδρασης του εδάφους, και με ταχύτητα εδάφους, συνήθως μικρότερη από 37 χλμ/ώρα (20 κόμβους).

Σημείωση.- Το πραγματικό σχετικό ύψος μπορεί να ποικίλει, και μερικά ελικόπτερα μπορεί να ζητήσουν αεροτροχοδρόμηση πάνω από 8 μ. (25 πόδια) AGL για να ελαττωθούν οι αναταράξεις λόγω της επίδρασης του εδάφους ή για να εξασφαλίσει χώρο για την ανύψωση φορτίων.

Ακροβατική πτήση (Acrobatic flight). Ελιγμοί που διεθνώς εκτελούνται υπό αεροσκάφους, που συνεπάγονται απότομη αλλαγή στη στάση του, ασυνήθη στάση, ή ασυνήθη μεταβολή της ταχύτητας.

Αναμενόμενος χρόνος προσέγγισης(Expected Approach Time). Ο χρόνος κατά τον οποίο ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (ATC) αναμείνει ότι αφικνούμενο αεροσκάφος, μετά από καθυστέρηση, θα αφήσει το σημείο κράτησης, για να συμπληρώσει την προσέγγισή του για προσγείωση.

Σημείωση.- Ο πραγματικός χρόνος που θα αφήσει το σημείο κράτησης θα εξαρτηθεί από την εξουσιοδότηση προσέγγισης.

Άνοδος πλεύσης (Cruise climb). Τεχνική πλεύσης του αεροπλάνου που καταλήγει σε καθαρή αύξηση του απόλυτου ύψους καθώς μειώνεται η μάζα του.

Απαγορευμένη περιοχή (Prohibited area). Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, πάνω από τις χερσαίες περιοχές ή τα χωρικά ύδατα ενός Κράτους, μέσα στον οποίο απαγορεύεται η πτήση αεροσκαφών.

Απόλυτο ύψος (Altitude). Η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που θεωρείται σαν σημείο, που μετράται από τη μέση στάθμη θάλασσας (MSL).

Αρμόδια αρχή (Appropriate Authority).

α) Όσον αφορά πτήση πάνω από μεγάλες θαλάσσιες επιφάνειες: Η σχετική αρχή του Κράτους Νηολόγησης.

β) Όσον αφορά πτήση εκτός μεγάλων θαλάσσιων επιφανειών: Η σχετική αρχή του Κράτους που έχει την κυριαρχία επί του εδάφους υπέρπτησης.

Αρμόδια αρχή ATS (Appropriate ATS Authority). Η σχετική αρχή, που έχει καθορισθεί από το Κράτος που είναι υπεύθυνο, για παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο ενδιαφέροντος.

Αυτόματη εξαρτημένη αναζήτηση (Automatic dependent surveillance - ADS). Τεχνική επιτήρησης κατά την οποία το αεροσκάφος παρέχει αυτόματα, μέσω ζεύξης δεδομένων, στοιχεία που προέρχονται από φερόμενα συστήματα ναυτιλίας και προσδιορισμού θέσης, που περιλαμβάνουν αναγνώριση αεροσκάφους, θέση τεσσάρων διαστάσεων και πρόσθετα στοιχεία κατά περίπτωση.

Βαρομετρικό ύψος (Pressure Altitude). Ατμοσφαιρική

πίεση εκφρασμένη από τη άποψη απόλυτου ύψους, που αντιστοιχεί σε αυτή την πίεση της Τυπικής Ατμόσφαιρας (όπως ορίζεται στο Παράρτημα 8).

Γραφείο αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (Air traffic services reporting office). Μονάδα που δημιουργείται για το σκοπό λήψης αναφορών, που αφορούν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και σχέδια πτήσης, που υποβάλλονται πριν από την αναχώρηση.

Σημείωση.- Το γραφείο αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μπορεί να δημιουργηθεί ως ξεχωριστή μονάδα ή συνδυασμένο με υφιστάμενη μονάδα, όπως μια άλλη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ή με μονάδα της υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών.

Διαδικασία ενόργανης προσέγγισης (Instrument approach procedure). Σειρά προκαθορισμένων ελιγμών με αναφορά στα όργανα πτήσεως, με καθορισμένη προστασία από εμπόδια, από το σημείο αρχικής προσέγγισης, ή όπου έχει εφαρμογή, από την αρχή μιας καθορισμένης διαδρομής άφιξης μέχρι ένα σημείο, από το οποίο η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί και επιπλέον, εάν η προσγείωση δεν ολοκληρωθεί μέχρι μια θέση, στην οποία εφαρμόζονται κριτήρια αποφυγής εμποδίων κράτησης ή διαδρομής. Οι διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης ταξινομούνται ως εξής:

Διαδικασίες προσέγγισης μη ακριβείας (NPA). Διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, η οποία χρησιμοποιεί πλευρική καθοδήγηση αλλά δεν χρησιμοποιεί κατακόρυφη καθοδήγηση.

Διαδικασίες προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV). Διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, η οποία χρησιμοποιεί πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση αλλά δεν πληροί τις απαιτήσεις, που καθορίζονται για πτητικές λειτουργίες προσέγγισης ακριβείας και προσγείωσης.

Διαδικασίες προσέγγισης ακριβείας (PA). Διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, η οποία χρησιμοποιεί πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση ακριβείας με ελάχιστα, όπως καθορίζονται από την κατηγορία της πτητικής λειτουργίας.

Σημείωση.- Η πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση αναφέρεται στην καθοδήγηση που παρέχεται από:

α) ένα βοήθημα ναυτιλίας βρισκόμενο στο έδαφος, ή

β) στοιχεία ναυτιλίας προερχόμενα από ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Διαδρομή ATS (ATS Route). Καθορισμένη διαδρομή σχεδιασμένη για τη διοχέτευση της ροής της κυκλοφορίας, όπως απαιτείται, για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση 1.- Η χρησιμοποίηση του όρου «ATS route» σημαίνει κατά περίπτωση: αεροδιάδρομο, συμβουλευτική διαδρομή, ελεγχόμενη ή μη ελεγχόμενη διαδρομή, διαδρομή άφιξης ή αναχώρησης, κλπ.

Σημείωση 2.- Μια διαδρομή ATS καθορίζεται από τις προδιαγραφές της διαδρομής, που περιλαμβάνουν ονομασία της διαδρομής ATS, το ίχνος προς ή από σημαντικά σημεία (σημεία διαδρομής), απόσταση μεταξύ σημαντικών σημείων, απαιτήσεις αναφοράς και, όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ATS, το χαμηλότερο απόλυτο ύψος ασφαλείας.

Διάδρομος (Runway). Καθορισμένη ορθογώνια περιοχή επί χερσαίου αεροδρομίου, κατασκευασμένη για την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών.

Εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (Aeronautical Information Publication - AIP). Εγχειρίδιο που εκδίδεται από ή με την έγκριση ενός Κράτους και περιέχει αεροναυτικές πληροφορίες μόνιμου χαρακτήρα, που είναι ουσιώδεις για την αεροναυτιλία.

Ειδική πτήση VFR (Special VFR flight). Πτήση VFR εξουσιοδοτημένη από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, να διεξαχθεί εντός ζώνης ελέγχου με μετεωρολογικές συνθήκες κατώτερες των VMC.

Ελεγχόμενη πτήση (Controlled flight). Κάθε πτήση που υπόκειται σε εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Ελεγχόμενο αεροδρόμιο (Controlled aerodrome). Αεροδρόμιο στην κυκλοφορία του οποίου παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση.- Ο όρος «ελεγχόμενο αεροδρόμιο» υποδεικνύει ότι παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία του αεροδρομίου, χωρίς αυτό να συνεπάγεται απαραίτητα, ότι υφίσταται ζώνη ελέγχου.

Ελεγχόμενος εναέριος χώρος (Controlled airspace). Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων μέσα στον οποίο παρέχεται υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με την ταξινόμηση του εναέριου χώρου.

Σημείωση.- Ελεγχόμενος εναέριος χώρος είναι γενικός όρος, ο οποίος καλύπτει τις κατηγορίες εναέριου χώρου A, B, C D και E, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 11, 2.6.

Εναέρια κυκλοφορία (Air traffic). Όλα τα αεροσκάφη που ίπτανται ή επιχειρούν στην περιοχή ελιγμών αεροδρομίου.

Εναέριοι χώροι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (Air traffic services airspaces). Εναέριοι χώροι καθορισμένων διαστάσεων, αλφαβητικά προσδιορισμένοι, εντός των οποίων μπορούν να πραγματοποιηθούν συγκεκριμένοι τύποι πτήσεων, και για τους οποίους καθορίζονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και κανόνες λειτουργίας.

Σημείωση.- Οι εναέριοι χώροι ATS ταξινομούνται σε κατηγορίες από A έως G.

Εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (Air traffic control clearance). Εξουσιοδότηση σε αεροσκάφος να συνεχίσει σύμφωνα με τους όρους, που καθορίζονται από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση 1.- Για ευκολία, ο όρος «εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» συχνά συντέμνεται σε «εξουσιοδότηση», όταν χρησιμοποιείται με κατάλληλα συμφραζόμενα.

Σημείωση 2.- Ο συντετμημένος όρος «άδεια» μπορεί να ακολουθείται από τις λέξεις «τροχοδρόμησης», «απογείωσης», «αναχώρησης», «διαδρομής», «προσέγγισης» ή «προσγείωσης» για να προσδιορίσει το συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης, στο οποίο αναφέρεται η εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Επαναληπτικό σχέδιο πτήσης (Repetitive flight plan - RPL). Σχέδιο πτήσης το οποίο σχετίζεται με μια σειρά συχνά επαναλαμβανόμενων, κανονικώς εκτελουμένων μεμονωμένων πτήσεων με τα ίδια βασικά χαρακτηριστικά, που υποβάλλεται από τον αερομεταφορέα για φύλαξη και επαναλαμβανόμενη χρήση από τις μονάδες ATS.

Επικίνδυνη περιοχή (Danger Area). Εναέριος χώρος

προσδιορισμένων διαστάσεων, μέσα στον οποίο μπορεί να υπάρχουν δραστηριότητες επικίνδυνες για την πτήση αεροσκαφών, σε καθορισμένους χρόνους.

Επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων (Data link communications). Μορφή επικοινωνιών που προορίζεται για ανταλλαγή μηνυμάτων μέσω ζεύξης δεδομένων.

Επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή (Controller-pilot data link communications - CPDLC). Μέσο επικοινωνίας μεταξύ ελεγκτή και χειριστή, που χρησιμοποιεί ζεύξη δεδομένων για επικοινωνίες ATC.

Επίπεδο (Level). Γενικός όρος σχετιζόμενος με την κατακόρυφη θέση αεροσκάφους εν πτήσει, που σημαίνει κατά περίπτωση: σχετικό ύψος, απόλυτο ύψος ή επίπεδο πτήσης.

Επίπεδο πλεύσης (Cruising level). Το επίπεδο που διατηρείται κατά τη διάρκεια σημαντικού μέρους της πτήσης.

Επίπεδο πτήσης (Flight level). Επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, που σχετίζεται προς συγκεκριμένο δεδομένο πίεσης, 1.013,2 hectopascals (hPa), και διαχωρίζεται από άλλες τέτοιες επιφάνειες με συγκεκριμένα διαστήματα πίεσης.

Σημείωση 1.- Ένα υψόμετρο βαρομετρικού τύπου βαθμονομημένο σύμφωνα με την Τυπική Ατμόσφαιρα:

α) όταν ρυθμιστεί σε βαρομετρική πίεση QNH, θα δείχνει απόλυτο ύψος,

β) όταν ρυθμιστεί σε βαρομετρική πίεση QFE, θα δείχνει σχετικό ύψος πάνω από το δεδομένο αναφοράς QFE,

γ) όταν ρυθμιστεί σε βαρομετρική πίεση 1.013,2 hectopascals (hPa), μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ένδειξη επιπέδων πτήσης.

Σημείωση 2.- Οι όροι «σχετικό ύψος» και «απόλυτο ύψος», που χρησιμοποιούνται στην ανωτέρω Σημείωση 1, υποδεικνύουν υψομετρικά μάλλον παρά γεωμετρικά σχετικά και απόλυτα ύψη.

Ζώνη ελέγχου (Control zone). Ελεγχόμενος εναέριος χώρος εκτεινόμενος προς τα άνω από την επιφάνεια της γης και μέχρι καθορισμένου ανώτερου ορίου.

Ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου (Aerodrome traffic zone). Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, που καθορίζεται γύρω από αεροδρόμιο για την προστασία της κυκλοφορίας του.

Ισχύον σχέδιο πτήσης (Current flight plan). Το σχέδιο πτήσης, περιλαμβανομένων των αλλαγών, εάν υπάρχουν, που επιφέρονται από επακόλουθες εξουσιοδοτήσεις.

Ίχνος (Track). Η προβολή της τροχιάς αεροσκάφους επί της επιφανείας της γης, που η διεύθυνση της τροχιάς σε οποιοδήποτε σημείο εκφράζεται κανονικά σε μοίρες από το Βορρά (αληθή, μαγνητικό ή δικτύου)

Κατατεθέν σχέδιο πτήσης (Filed flight plan). Το σχέδιο πτήσης που συμπληρώθηκε σε Μονάδα ATS από το χειριστή ή από ορισμένο αντιπρόσωπο, χωρίς επακόλουθες αλλαγές.

Κέντρο ελέγχου περιοχής (ΚΕΠ) (Area control center). Μονάδα που ιδρύεται για να παρέχει υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις εντός περιοχών ελέγχου υπό τη δικαιοδοσία της.

Κέντρο πληροφοριών πτήσης (Flight information center). Μονάδα που ιδρύεται για την παροχή υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης και υπηρεσίας συνέγερσης.

Κυβερνήτης (Pilot-in-command). Ο χειριστής ο οποίος ορίζεται από τον αερομεταφορέα, ή, στην περίπτωση της γενικής αεροπορίας, ο ιδιοκτήτης, που χειρίζεται και είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

Κυκλοφορία αεροδρομίου (Aerodrome traffic). Όλη η κυκλοφορία στην περιοχή ελιγμών αεροδρομίου και όλα τα αεροσκάφη, που ίπτανται στην περιοχή αεροδρομίου.

Σημείωση.- Ένα αεροσκάφος είναι στην περιοχή αεροδρομίου, όταν βρίσκεται εντός, εισέρχεται ή εξέρχεται του κύκλου κυκλοφορίας αεροδρομίου.

Μεταβατικό απόλυτο ύψος (Transition altitude). Το απόλυτο ύψος στο ή κάτω από το οποίο, η κατακόρυφη θέση αεροσκάφους ελέγχεται με αναφορά σε απόλυτα ύψη.

Μέλος πληρώματος διακυβέρνησης (Flight crew member). Μέλος πληρώματος που κατέχει πτυχίο και είναι επιφορτισμένο με ουσιαστικά καθήκοντα για την πτητική λειτουργία αεροσκάφους κατά το χρόνο απασχόλησης στην πτήση.

Μετεωρολογικές συνθήκες όψεως (Visual meteorological conditions). Μετεωρολογικές συνθήκες εκφρασμένες από την άποψη ορατότητας, απόστασης από νέφη και οροφής, που είναι ίσες ή καλύτερες από τα καθορισμένα ελάχιστα.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα περιέχονται στο Κεφάλαιο 4.

Μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης οργάνων (Instrument meteorological conditions). Μετεωρολογικές συνθήκες εκφρασμένες από την άποψη ορατότητας, απόστασης από νέφη και οροφής, που είναι μικρότερες από τα ελάχιστα για μετεωρολογικές συνθήκες όψεως.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα για μετεωρολογικές συνθήκες όψεως περιέχονται στο Κεφάλαιο 4.

Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο (Unmanned free balloon). Μη μηχανοκίνητο, μη επανδρωμένο, ελαφρύτερο του αέρος αεροσκάφος σε ελεύθερη πτήση.

Σημείωση.- Τα μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα ταξινομούνται ως βαρέα, μεσαία και ελαφρά σύμφωνα με τις προδιαγραφές που περιέχονται στο Προσάρτημα 4.

Μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (Air traffic control unit). Γενικός όρος που κατά περίπτωση σημαίνει: κέντρο ελέγχου περιοχής, μονάδα ελέγχου προσέγγισης ή πύργο ελέγχου αεροδρομίου.

Μονάδα ελέγχου προσέγγισης (Approach control unit). Μονάδα που δημιουργείται για παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις, που αφικνούνται σε ή αναχωρούν από ένα ή περισσότερα αεροδρόμια.

Μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (Air traffic services unit). Γενικός όρος που κατά περίπτωση σημαίνει: μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, κέντρο πληροφοριών πτήσεων ή γραφείο αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Ορατότητα (Visibility). Ορατότητα για σκοπούς αεροναυτιλίας είναι το μεγαλύτερο από:

α) τη μέγιστη απόσταση στην οποία ένα μαύρο αντικείμενο κατάλληλων διαστάσεων, που βρίσκεται πλησίον του εδάφους, μπορεί να είναι ορατό και να αναγνωρίζεται, όταν παρατηρείται έναντι φωτεινού βάθους.

β) τη μέγιστη απόσταση στην οποία φώτα περίπου 1.000 κυρίων μπορεί να είναι ορατά και να προσδιορίζονται έναντι μη φωτιζόμενου βάθους.

Σημείωση 1.- Οι δύο αποστάσεις έχουν διαφορετικές τιμές στον αέρα με δεδομένο συντελεστή εξαφάνισης, και η δεύτερη (β) ποικίλει ανάλογα με το φωτισμό του βάθους. Η πρώτη (α) αντιπροσωπεύεται από τη μετεωρολογική οπτική απόσταση (MOR).

Σημείωση 2.- Ο ορισμός έχει εφαρμογή στις παρατηρήσεις ορατότητας σε συνήθεις τοπικές και ειδικές αναφορές, στις παρατηρήσεις επικρατούσας και ελάχιστης ορατότητας των METAR και SPECI και στις παρατηρήσεις ορατότητας εδάφους.

Ορατότητα εδάφους (Ground Visibility). Η ορατότητα σε αεροδρόμιο όπως αναφέρεται από εντεταλμένο παρατηρητή ή από αυτόματα συστήματα.

Ορατότητα πτήσης (Flight Visibility). Η ορατότητα μπροστά από το θάλαμο διακυβέρνησης αεροσκάφους εν πτήσει.

Όριο εξουσιοδότησης (Clearance limit). Το σημείο μέχρι το όποιο χορηγήθηκε εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε αεροσκάφος.

Οροφή (Ceiling). Το σχετικό ύψος πάνω από το έδαφος ή το νερό της βάσης του χαμηλότερου στρώματος νεφών, κάτω από τα 6.000 μέτρα (20.000 πόδια), που καλύπτει περισσότερο από το μισό του ουράνιου θόλου.

Περιορισμένη περιοχή (Restricted area). Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, πάνω από τις χερσαίες περιοχές ή τα χωρικά ύδατα ενός Κράτους, μέσα στον οποίο η πτήση αεροσκαφών περιορίζεται σύμφωνα με ρητούς συγκεκριμένους όρους.

Περιοχή ελέγχου (Control area). Ελεγχόμενος εναέριος χώρος εκτεινόμενος προς τα άνω, από καθορισμένο όριο πάνω από την επιφάνεια της γης.

Περιοχή ελιγμών (Maneuvering area). Εκείνο το τμήμα αεροδρομίου, που χρησιμοποιείται για την απογείωση, προσγείωση και τροχοδρόμηση αεροσκαφών, εξαιρουμένων των χώρων στάθμευσης.

Περιοχή κίνησης (Movement area). Εκείνο το τμήμα αεροδρομίου, που χρησιμοποιείται για την απογείωση, προσγείωση και τροχοδρόμηση αεροσκαφών και αποτελείται από την περιοχή ελιγμών και τους χώρους στάθμευσης.

Περιοχή πληροφοριών πτήσης (Flight information region). Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, εντός του οποίου παρέχεται υπηρεσία πληροφοριών πτήσης και υπηρεσία συνέγερσης.

Περιοχή προσγείωσης (Landing area). Εκείνο το τμήμα της περιοχής κίνησης, που προορίζεται για την προσγείωση ή απογείωση αεροσκαφών.

Περιοχή σημάτων (Signal area). Περιοχή του αεροδρομίου του χρησιμοποιείται για την επίδειξη σημάτων εδάφους.

Πληροφορίες κυκλοφορίας (Traffic information). Πληροφορίες που εκδίδονται από μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, με σκοπό να συνεγείρει το χειριστή σε σχέση με άλλη γνωστή ή παρατηρηθείσα εναέρια κυκλοφορία, η οποία μπορεί να βρίσκεται εγγύτατα με την θέση ή την προτιθέμενη διαδρομή πτήσης και να βοηθήσει το χειριστή να αποφύγει σύγκρουση.

Πορεία (Heading). Η διεύθυνση προς την οποία δείχνει ο διαμήκης άξονας του αεροσκάφους, εκφραζόμενη συνήθως σε μοίρες από το Βορρά (αληθή, μαγνητικό, πυξίδας ή δικτύου).

Προβληματική χρήση ουσιών (Problematic use of substances). Η χρήση μιας ή περισσοτέρων ψυχοκινητικών ουσιών από αεροπορικό προσωπικό με τρόπο που:

α) αποτελεί άμεσο κίνδυνο για το χρήστη ή θέτει σε κίνδυνο τις ζωές, υγεία ή ευημερία άλλων, ή/και

β) προκαλεί ή επιδεινώνει ένα επαγγελματικό, κοινωνικό, διανοητικό ή σωματικό πρόβλημα ή διαταραχή.

Προσωπικό ευαισθητοποιημένο από πλευράς ασφαλείας (Safety-sensitive personnel). Πρόσωπα τα οποία ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλειας της αεροπορίας, εάν εκτελούν εσφαλμένα τα καθήκοντα και τις λειτουργίες τους, που περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε αυτά, μέλη πληρώματος, προσωπικό συντήρησης αεροσκαφών και ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

Πτήση IFR (IFR flight). Η πτήση που διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων.

Πτήση VFR (VFR flight). Η πτήση που διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως.

Πύργος ελέγχου αεροδρομίου (Aerodrome control tower). Μονάδα που ιδρύεται για την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία του αεροδρομίου.

Ραδιοσταθμός αερεπίγειου ελέγχου (Air-ground control radio station). Αεροναυτικός σταθμός τηλεπικοινωνιών, που έχει πρωταρχική ευθύνη για το χειρισμό των επικοινωνιών, που αφορούν την πτητική λειτουργία και τον έλεγχο του αεροσκάφους σε δεδομένη περιοχή.

Ραδιοτηλεφωνία (Radiotelephony). Μορφή ραδιοεπικοινωνίας που πρωτίστως προορίζεται για την ανταλλαγή πληροφοριών με μορφή ομιλίας.

Σημείο αλλαγής (Changeover point). Το σημείο στο οποίο ένα αεροσκάφος, που εκτελεί ναυτιλία σε τμήμα διαδρομής ATS που ορίζεται με αναφορά σε πανκατευθυντικούς ραδιοφάρους πολύ υψηλής συχνότητας (VHF), αναμένεται να μεταθέσει την κύρια ναυτιλιακή του αναφορά, από το ραδιοβοήθημα, που ευρίσκεται πίσω από το αεροσκάφος, στο επόμενο ραδιοβοήθημα, που ευρίσκεται μπροστά από το αεροσκάφος.

Σημείωση.- Τα σημεία αλλαγής καθορίζονται για να παρέχουν κάλλιστη ισορροπία σε σχέση με την ισχύ και ποιότητα του σήματος μεταξύ ευκολιών σε όλα τα επίπεδα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν και για να εξασφαλίζουν κοινή πηγή καθοδήγησης αζιμούθιου για όλα τα αεροσκάφη, που επιχειρούν κατά μήκος του ιδίου μέρους τμήματος διαδρομής.

Σημείο αναφοράς (Reporting point). Καθορισμένη γεωγραφική τοποθεσία, σε σχέση με την οποία, μπορεί να αναφερθεί η θέση αεροσκάφους.

Σημείο κράτησης διαδρόμου (Runway-holding position). Καθορισμένη θέση που έχει σκοπό να προστατεύσει το διάδρομο, την επιφάνεια περιορισμού εμποδίων ή την κρίσιμη/ ευαίσθητη περιοχή ILS/ MLS, στην οποία πρέπει να σταματούν και κρατούν τα τροχοδρομούντα αεροσκάφη και οχήματα, εκτός εάν άλλως εξουσιοδοτηθούν από τον πύργο ελέγχου αεροδρομίου.

Σημείωση.- Στις ραδιοτηλεφωνικές φρασεολογίες, η έκφραση «σημείο κράτησης» χρησιμοποιείται για να δηλώσει το σημείο κράτησης διαδρόμου.

Συμβουλευτική διαδρομή (Advisory route). Καθορισμένη διαδρομή κατά μήκος της οποίας είναι διαθέσιμη συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας.

Συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (Air traffic advisory service). Υπηρεσία που παρέχεται εντός

συμβουλευτικού εναέριου χώρου για εξασφάλιση διαχωρισμού, στο μέγιστο πρακτικό βαθμό, μεταξύ αεροσκαφών, τα οποία επιχειρούν σύμφωνα με σχέδια πτήσεως IFR.

Συμβουλευτικός εναέριος χώρος (Advisory airspace). Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, ή καθορισμένη διαδρομή, εντός των οποίων είναι διαθέσιμη συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας.

Συμβουλή αποφυγής κυκλοφορίας (Traffic avoidance advice). Συμβουλή που παρέχεται από μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, που καθορίζει ελιγμούς για να βοηθήσει το χειριστή να αποφύγει σύγκρουση.

Συμφωνητικό ADS (ADS contract). Τρόπος με τον οποίο θα ανταλλάσσονται οι όροι της συμφωνίας ADS μεταξύ του επίγειου συστήματος και του αεροσκάφους, και καθορίσει υπό ποίες συνθήκες θα ενεργοποιηθούν οι αναφορές ADS, καθώς και ποια στοιχεία θα περιέχονται στις αναφορές.

Σημείωση.- Ο όρος «συμφωνητικό ADS» είναι γενικός όρος που σημαίνει διάφορα, συμφωνητικό γεγονότος ADS, συμφωνητικό απαίτησης ADS, περιοδικό συμφωνητικό ADS ή μορφή έκτακτης ανάγκης. Η επίγεια προώθηση των αναφορών ADS μπορεί να υλοποιείται μεταξύ επίγειων συστημάτων.

Συμφωνία ADS (ADS agreement). Σχέδιο αναφοράς ADS, που καθιερώνει τις συνθήκες αναφοράς δεδομένων ADS (π.χ. δεδομένα που απαιτούνται από μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και συχνότητα αναφορών ADS, οι οποίες πρέπει να συμφωνούνται πριν από την παροχή υπηρεσιών ADS).

Σημείωση.- Οι όροι της συμφωνίας θα ανταλλάσσονται μεταξύ του επίγειου συστήματος και του αεροσκάφους με τη μορφή συμφωνητικού ή σειράς συμφωνητικών.

Συνολικός υπολογιζόμενος απαιτούμενος χρόνος (Total estimated elapsed time). Για πτήσεις IFR, είναι ο υπολογιζόμενος χρόνος που απαιτείται από την απογείωση μέχρι την άφιξη πάνω από εκείνο το καθορισμένο σημείο, που ορίζεται με αναφορά σε βοηθήματα ναυτιλίας, από το οποίο προτίθεται να αρχίσει ενόργανη διαδικασία προσέγγισης, ή, εάν δεν υπάρχουν βοηθήματα ναυτιλίας σχετιζόμενα με το αεροδρόμιο προορισμού, την άφιξη πάνω από το αεροδρόμιο προορισμού. Για πτήσεις VFR, είναι ο υπολογιζόμενος χρόνος, που απαιτείται από την απογείωση μέχρι την άφιξη πάνω από το αεροδρόμιο προορισμού.

Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (Airborne collision avoidance system - ACAS). Σύστημα του αεροσκάφους βασιζόμενο στα σήματα του ερωτο-αποκριτή του δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), το οποίο λειτουργεί ανεξάρτητα από επίγειο εξοπλισμό, για να παρέχει συμβουλές στο χειριστή για αεροσκάφη ενδεχόμενης σύγκρουσης, τα οποία είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτή SSR.

Σχετικό ύψος (Height). Η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που θεωρείται σαν σημείο, η οποία μετράται από καθορισμένο σημείο αναφοράς.

Τερματική περιοχή ελέγχου (Terminal control area). Περιοχή ελέγχου που συνήθως δημιουργείται στη συμβολή διαδρομών ATS στη γειτνίαση ενός ή περισσοτέρων κυρίων αεροδρομίων.

Τροχοδρόμηση (Taxiing). Αυτοδύναμη κίνηση αεροσκάφους επί της επιφανείας αεροδρομίου, εξαιρουμένων απογείωσης και προσγείωσης.

Τροχόδρομος (Taxiway). Καθορισμένος διάδρομος επί χερσαίου αεροδρομίου κατασκευασμένος για την τροχοδρόμηση αεροσκαφών, που έχει σκοπό να παρέχει σύνδεση μεταξύ ενός τμήματος του αεροδρομίου με ένα άλλο, και περιλαμβάνει:

α) Συνδετήριο με θέση στάθμευσης αεροσκαφών (Aircraft stand taxilane). Τμήμα χώρου στάθμευσης αεροσκαφών σχεδιασμένο σαν τροχόδρομο, που έχει σκοπό να παρέχει πρόσβαση μόνο στις θέσεις στάθμευσης των αεροσκαφών.

β) Τροχόδρομο χώρου στάθμευσης αεροσκαφών (Apron taxiway). Τμήμα του συστήματος τροχοδρόμων, που βρίσκεται στο χώρο στάθμευσης και έχει σκοπό να παρέχει διαδρομή τροχοδρόμησης διαμέσου του χώρου στάθμευσης.

γ) Τροχόδρομο ταχείας εξόδου (Rapid exit Taxiway). Τροχόδρομο συνδεδεμένο με διάδρομο σε οξεία γωνία και σχεδιασμένο να επιτρέπει στα προσγειούμενα αεροπλάνα να εξέρχονται με μεγαλύτερες ταχύτητες, από εκείνες που επιτυγχάνονται σε άλλους τροχοδρόμους εξόδου, ελαχιστοποιώντας τοιουτοτρόπως τους χρόνους κατάληψης του διαδρόμου.

Υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου (Aerodrome control service). Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία αεροδρομίου.

Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (Air traffic control service). Υπηρεσία που παρέχεται με το σκοπό να:

α) προληφθούν συγκρούσεις:

1) μεταξύ αεροσκαφών, και

2) στην περιοχή ελιγμών μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων, και

β) επιταχυνθεί και διατηρηθεί τακτική ροή της εναέριας κυκλοφορίας.

Υπηρεσία ελέγχου περιοχής (Area control service). Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για ελεγχόμενες πτήσεις εντός περιοχών ελέγχου.

Υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης (Approach control service). Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για αφικνούμενες ή αναχωρούσες ελεγχόμενες πτήσεις.

Υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (Air traffic service). Γενικός ορός που κατά περίπτωση σημαίνει: υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, υπηρεσία συνέγερσης, συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (υπηρεσία ελέγχου περιοχής, υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης ή υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου).

Υπηρεσία πληροφοριών πτήσης (Flight information service). Υπηρεσία που αποβλέπει στην παροχή συμβουλών και πληροφοριών χρήσιμων για την ασφαλή και αποτελεσματική διεξαγωγή των πτήσεων.

Υπηρεσία συνέγερσης (Alerting service). Υπηρεσία που παρέχεται με σκοπό την ενημέρωση των αρμόδιων οργανισμών σχετικά με αεροσκάφη, που έχουν ανάγκη βοήθειας έρευνας και διάσωσης και τη συνδρομή των οργανισμών αυτών, όπως απαιτείται.

Υπολογιζόμενος χρόνος άφιξης (Estimated time of arrival). Για πτήσεις IFR, ο χρόνος κατά τον οποίο υπολογίζεται, ότι το αεροσκάφος θα φθάσει πάνω από το καθορισμένο σημείο, που προσδιορίζεται με αναφορά σε ναυτιλιακά βοηθήματα, από το οποίο υπάρχει πρόθεση να αρχίσει διαδικασία ενόργανης προσέγγισης ή, εάν κανένα ναυτιλιακό βοήθημα δεν συσχετίζεται με το

αεροδρόμιο, ο χρόνος κατά τον οποίο το αεροσκάφος θα φθάσει πάνω από το αεροδρόμιο. Για πτήσεις VFR, ο χρόνος κατά τον οποίο υπολογίζεται, ότι το αεροσκάφος θα φθάσει πάνω από το αεροδρόμιο.

Υπολογιζόμενος χρόνος έναρξης τροχοδρόμησης (Estimated off-block time). Ο υπολογιζόμενος χρόνος στον οποίο το αεροσκάφος θα αρχίσει κίνηση σχετιζόμενη με αναχώρηση.

Χώρος στάθμευσης (Apron). Καθορισμένη περιοχή, σε χερσαίο αεροδρόμιο, προορισμένη να υποδέχεται αεροσκάφη για σκοπούς φόρτωσης ή εκφόρτωσης επιβατών, ταχυδρομείου ή φορτίου, ανεφοδιασμού σε καύσιμα, στάθμευσης ή συντήρησης.

Ψυχοκινητικές ουσίες (Psychoactive substances). Οινόπνευμα, οπιοειδή, καναβοειδή, ηρεμιστικά και υπνωτικά, κοκαΐνη, άλλα ψυχοδιεγερτικά, παραισθησιογόνα και πτητικά διαλύματα, ενώ αντιθέτως εξαιρούνται ο καφές και ο καπνός.

IFR. Το σύμβολο που χρησιμοποιείται για να δηλώσει τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων.

IMC. Το σύμβολο που χρησιμοποιείται για να δηλώσει μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων.

VFR. Το σύμβολο που χρησιμοποιείται για να δηλώσει τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως.

VMC. Το σύμβολο που χρησιμοποιείται για να δηλώσει μετεωρολογικές συνθήκες όψεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΕΡΟΣ

2.1 Εδαφική εφαρμογή των κανόνων αέρος

2.1.1 Οι κανόνες αέρος πρέπει να εφαρμόζονται στα αεροσκάφη, που φέρουν εθνικότητα και εμπορικά σήματα Συμβαλλόμενου Κράτους, οπουδήποτε και αν βρίσκονται, στο μέτρο που δεν έρχονται σε αντίθεση με τους κανόνες, που είναι δημοσιευμένοι από το Κράτος, που έχει τη δικαιοδοσία πάνω από την επικράτεια υπέρπτησης.

Σημείωση.- Το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας αποφάσισε, υιοθετώντας το Παράρτημα 2 τον Απρίλιο του 1948 και την Τροποποίησης 1 αυτού το Νοέμβριο του 1951, ότι το Παράρτημα ορίζει Κανόνες, που σχετίζονται με την πτήση και ελιγμούς αεροσκαφών υπό την έννοια του Άρθρου 12 της Σύμβασης. Συνεπώς, πάνω από μεγάλες θαλάσσιες επιφάνειες, οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται χωρίς εξαίρεση.

2.1.2. Αν, και για όσο διάστημα, Συμβαλλόμενο Κράτος δεν έχει αναγγείλει στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας περί του αντιθέτου, πρέπει να θεωρείται, όσον αφορά αεροσκάφη του νηολογίου του, ότι έχει συμφωνήσει με τα ακόλουθα:

Για σκοπούς πτήσης πάνω από εκείνα τα τμήματα των μεγάλων θαλάσσιων επιφανειών, όπου ένα Συμβαλλόμενο Κράτος έχει αποδεχθεί, σε εκτέλεση περιοχικής συμφωνίας αεροναυτιλίας, την ευθύνη παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, η «αρμόδια αρχή ATS», που αναφέρεται στο παρόν Παράρτημα, είναι η σχετική αρχή, που καθορίζεται από το Κράτος, που είναι υπεύθυνο για την παροχή αυτών των υπηρεσιών.

Σημείωση.- Η φράση «περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας» αναφέρεται σε συμφωνία εγκεκριμένη από το Συμβούλιο του ICAO, συνήθως μετά από πρόταση Περιοχικής Σύσκεψης Αεροναυτιλίας.

2.2 Συμμόρφωση με τους κανόνες αέρος

Η λειτουργία αεροσκάφους, είτε εν πτήσει είτε στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου, πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες και επιπλέον, όταν είναι εν πτήσει, είτε με:

α) τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως, είτε

β) τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων.

Σημείωση 1.- Πληροφορίες σχετικές με τις παρεχόμενες υπηρεσίες σε αεροσκάφη, που επιχειρούν σύμφωνα με αμφότερους τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων και πτήσεως εξ όψεως στις επτά κατηγορίες εναέριου χώρου ATS, περιέχονται στα 2.6.1 και 2.6.3 του Παραρτήματος 11.

Σημείωση 2.- Χειριστής μπορεί να επιλέξει να πετάξει σύμφωνα με κανόνες πτήσεως δι οργάνων σε μετεωρολογικές συνθήκες όψεως ή να του ζητηθεί να πράξει έτσι από την αρμόδια αρχή ATS.

2.3 Ευθύνη για συμμόρφωση με τους κανόνες αέρος

2.3.1 Ευθύνη του Κυβερνήτη

Ο κυβερνήτης αεροσκάφους πρέπει, είτε χειρίζεται τα χειριστήρια ελέγχου πτήσης είτε όχι, να είναι υπεύθυνος για την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους σύμφωνα με τους κανόνες αέρος, εκτός του ότι ο κυβερνήτης μπορεί να παρεκκλίνει από αυτούς τους κανόνες σε περιστάσεις, που καθιστούν τέτοιες ενέργειες απόλυτα αναγκαίες προς το συμφέρον της ασφάλειας.

2.3.2 Ενέργειες προ πτήσεως

Πριν από την έναρξη μιας πτήσης, ο κυβερνήτης αεροσκάφους πρέπει να είναι εξοικειωμένος με όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικές με την προτιθέμενη πτητική λειτουργία. Η προ πτήσεως ενέργειες για πτήσεις πέραν της γειτνίασης του αεροδρομίου καθώς και για όλες τις IFR πτήσεις, πρέπει να περιλαμβάνουν προσεκτική μελέτη των τρεχουσών διαθέσιμων αναφορών και προγνώσεων καιρού, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις καυσίμων και εναλλακτικές ενέργειες, εάν η πτήση δεν μπορεί να ολοκληρωθεί, όπως σχεδιάστηκε.

2.4 Αρμοδιότητα κυβερνήτη αεροσκάφους

Ο κυβερνήτης αεροσκάφους πρέπει να έχει την τελική αρμοδιότητα ως προς την εξουσία του αεροσκάφους, κατά το χρόνο που το κυβερνά.

2.5 Προβληματική χρήση ψυχοκινητικών ουσιών

Κανένα πρόσωπο, του οποίου η λειτουργία είναι κρίσιμη για την ασφάλεια της αεροπλοΐας (προσωπικό ευαισθητοποιημένο από πλευράς ασφαλείας), δεν πρέπει να αναλαμβάνει αυτή τη λειτουργία, ενώ βρίσκεται υπό την επήρεια οποιασδήποτε ψυχοκινητικής ουσίας, εξ αιτίας της οποίας μειώνονται οι ανθρώπινες επιδόσεις. Κανένα τέτοιο πρόσωπο δεν πρέπει να εμπλέκεται σε οποιουδήποτε είδους προβληματική χρήση ουσιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

3.1 Προστασία προσώπων και περιουσίας

3.1.1 Απρόσεκτος ή παράτολμος χειρισμός αεροσκάφους

Το αεροσκάφος δεν πρέπει να χειρίζεται με απρόσεκτο ή παράτολμο τρόπο, έτσι ώστε να τίθεται σε κίνδυνο η ζωή ή η περιουσία άλλων.

3.1.2 Ελάχιστα σχετικά ύψη

Αεροσκάφη δεν πρέπει να ίπτανται πάνω από τις πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή

συνοικισμών ή πάνω από υπαίθρια συγκέντρωση προσώπων, πλην της περιπτώσεως που είναι αναγκαίο για απογείωση ή προσγείωση, ή μετά από άδεια της αρμόδιας αρχής, εκτός εάν βρίσκεται σε τέτοιο σχετικό ύψος που θα επιτρέψει, στην περίπτωση που παρουσιασθεί κατάσταση έκτακτης ανάγκης, να γίνει προσγείωση χωρίς αδικαιολόγητο κίνδυνο για πρόσωπα ή περιουσία επί του εδάφους.

Σημείωση.- Βλέπε το 4.6 για ελάχιστα σχετικά ύψη για πτήσεις VFR και το 5.1.2 για ελάχιστα επίπεδα για πτήσεις IFR.

3.1.3 Επίπεδα πλεύσης

Τα επίπεδα πλεύσης στα οποία πρόκειται να διεξαχθεί πτήση ή τμήμα αυτής, πρέπει να εκφράζονται σε:

α) επίπεδα πτήσεως, για πτήσεις στο ή πάνω από το χαμηλότερο χρησιμοποιήσιμο επίπεδο πτήσης ή, όπου έχει εφαρμογή, πάνω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος,

β) απόλυτα ύψη, για πτήσεις κάτω του χαμηλότερου χρησιμοποιήσιμου επιπέδου πτήσης ή, όπου έχει εφαρμογή, στο ή κάτω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος.

Σημείωση.- Το σύστημα των επιπέδων πτήσεως καθορίζεται στο Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (Doc 8168).

3.1.4 Απόρριψη ή ψεκασμός

Τίποτα δεν πρέπει να απορρίπτεται ή να ψεκάζεται από αεροσκάφος εν πτήσει, εκτός εάν γίνεται με όρους καθορισμένους από την αρμόδια αρχή και όπως υποδεικνύεται από σχετικές πληροφορίες, συμβουλές ή/και εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3.1.5 Ρυμούλκηση

Κανένα αεροσκάφος ή άλλο αντικείμενο δεν θα ρυμουλκείται από αεροσκάφος, εκτός αν αυτό γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις, που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή και όπως υποδεικνύεται από σχετικές πληροφορίες, συμβουλές ή/και εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3.1.6 Πτώσεις αλεξιπτωτιστών

Πτώσεις αλεξιπτωτιστών, εκτός των περιπτώσεων καθόδου ανάγκης, δεν πρέπει να εκτελούνται, εκτός εάν γίνονται με ορούς, που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή και όπως υποδεικνύεται από σχετικές πληροφορίες, συμβουλές ή/και εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3.1.7 Ακροβατική πτήση

Κανένα αεροσκάφος δεν πρέπει να εκτελεί ακροβατική πτήση, εκτός εάν γίνονται με ορούς, που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή και όπως υποδεικνύεται από σχετικές πληροφορίες, συμβουλές ή/και εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3.1.8 Πτήσεις σχηματισμού

Αεροσκάφη δεν πρέπει να πετούν σε σχηματισμό, εκτός εάν έχει προσυμφωνηθεί από τους κυβερνήτες των αεροσκαφών, που λαμβάνουν μέρος στην πτήση και, για πτήση σχηματισμού σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο, σύμφωνα με τους όρους, που καθορίζονται από τις αρμόδιες αρχές ATS. Οι όροι αυτοί πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

α) ο σχηματισμός επιχειρεί ως ένα αεροσκάφος σε σχέση με τη ναυτιλία και αναφορά θέσεως,

β) ο διαχωρισμός μεταξύ αεροσκαφών κατά την πτήση πρέπει να είναι ευθύνη του αρχηγού της πτήσης και των κυβερνητών των άλλων αεροσκαφών της πτήσης και πρέπει να περιλαμβάνει μεταβατικά στάδια, όταν τα αεροσκάφη προβαίνουν σε ελιγμούς για να επανακτήσουν τον διαχωρισμό τους μέσα στο σχηματισμό και κατά τη διάρκεια της σύνθεσης και διάσπασης, και

γ) από κάθε αεροσκάφος πρέπει να τηρείται απόσταση, που δεν υπερβαίνει το 1 χλμ. (0,5 ν.μ.) πλευρικά και κατά μήκος και τα 30 μ. (100 πόδια) κατακόρυφα από τον αρχηγό της πτήσης.

3.1.9 Μη επανδρωμένα ελευθέρα αερόστατα

Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο πρέπει να τίθεται σε λειτουργία, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιεί κινδύνους σε πρόσωπα, περιουσία ή άλλα αεροσκάφη και σύμφωνα με τους όρους, που καθορίζονται στο Προσάρτημα 4.

3.1.10 Απαγορευμένες περιοχές και περιορισμένες περιοχές

Αεροσκάφη δεν πρέπει να πετούν σε απαγορευμένη περιοχή ή σε περιορισμένη περιοχή, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευθεί δεόντως, εκτός εάν γίνονται σύμφωνα με τους όρους των περιορισμών ή με την άδεια του Κράτους πάνω από την επικράτεια, του οποίου έχουν εγκαθιδρυθεί οι περιοχές.

3.2 Αποφυγή συγκρούσεων

Σημείωση.- Είναι σημαντικό ότι η επαγρύπνηση με σκοπό την ανίχνευση ενδεχόμενων συγκρούσεων δεν πρέπει να χαλαρώνουν επί αεροσκάφους εν πτήσει, ανεξάρτητα από το είδος της πτήσης ή την κατηγορία του εναέριου χώρου, στον οποίο επιχειρεί το αεροσκάφος, καθώς και όταν λειτουργεί στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου.

3.2.1 Εγγύτητα

Αεροσκάφος δεν πρέπει να επιχειρεί σε τέτοια εγγύτητα με άλλο αεροσκάφος, ώστε να δημιουργήσει κίνδυνο σύγκρουσης.

3.2.2 Δικαίωμα προτεραιότητας

Το αεροσκάφος, που έχει δικαίωμα προτεραιότητας, πρέπει να διατηρεί την πορεία και την ταχύτητά του, αλλά τίποτα σε αυτούς τους κανόνες δεν απαλλάσσει τον κυβερνήτη αεροσκάφους από την ευθύνη να εκδηλώσει τέτοιες ενέργειες, που περιλαμβάνουν ελιγμούς αποφυγής σύγκρουσης, που βασίζονται σε συμβουλευτικές οδηγίες, που παρέχονται από τον εξοπλισμό ACAS, ώστε να αποτραπεί σύγκρουση με τον καλύτερο τρόπο.

Σημείωση 1.- Διαδικασίες λειτουργίας για χρήση του ACAS περιέχονται στο PANS-OPS (Doc 8168), Τόμος I, Μέρος VIII, Κεφάλαιο 3.

Σημείωση 2.- Απαιτήσεις μεταφοράς εξοπλισμού ACAS διαλαμβάνονται στο Παράρτημα 6, Μέρος I, Κεφάλαιο 6.

3.2.2.1 Αεροσκάφος, που υποχρεώνεται από τους ακόλουθους κανόνες να τηρείται εκτός του ίχνους άλλου αεροσκάφους, πρέπει να αποφεύγει να διέρχεται από πάνω, από κάτω ή μπροστά από αυτό, εκτός αν περάσει σε αρκετά μεγάλη απόσταση και λάβει υπόψη την επίδραση των αεροδινών του αεροσκάφους.

3.2.2.2 Προσέγγιση κατά μέτωπο (Approaching head-on). Όταν δύο αεροσκάφη προσεγγίζουν κατά μέτωπο ή σχεδόν έτσι και υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης, το καθένα πρέπει να μεταβάλλει την πορεία τους προς τα δεξιά.

3.2.2.3 Σύγκλιση (Converging). Όταν δύο αεροσκάφη συγκλίνουν στο ίδιο σχεδόν επίπεδο, το αεροσκάφος, που έχει το άλλο στα δεξιά του, πρέπει να παραχωρήσει προτεραιότητα, εκτός από τις εξής περιπτώσεις:

α) μηχανοκίνητα αεροσκάφη βαρύτερα του αέρος πρέπει να παραχωρούν προτεραιότητα σε αερόπλοια, ανεμόπτερα και αερόστατα,

β) αερόπλοια πρέπει να παραχωρούν προτεραιότητα σε ανεμόπτερα και αερόστατα,

γ) ανεμόπτερα πρέπει να παραχωρούν προτεραιότητα σε αερόστατα,

δ) μηχανοκίνητα αεροσκάφη πρέπει να παραχωρούν προτεραιότητα σε αεροσκάφη, τα οποία φαίνεται ότι ρυμουλκούν άλλα αεροσκάφη ή αντικείμενα.

3.2.2.4 Υπερφαλάγγιση (Overtaking). Υπερφαλαγγίζον αεροσκάφος είναι αεροσκάφος, που προσεγγίζει άλλο από πίσω, σε γραμμή, που σχηματίζει γωνία μικρότερη από 70 μοίρες με το επίπεδο συμμετρίας του άλλου, δηλαδή είναι σε τέτοια θέση σχετικά με το άλλο αεροσκάφος, ώστε κατά τη νύχτα θα πρέπει να είναι αδύνατο να δει είτε τα αριστερά (port) είτε τα δεξιά (starboard) φώτα ναυτιλίας του αεροσκάφους. Το υπερφαλαγγιζόμενο αεροσκάφος έχει δικαίωμα προτεραιότητας και το υπερφαλαγγίζον αεροσκάφος, είτε ανέρχεται, κατέρχεται ή είναι σε οριζόντια πτήση, πρέπει να τηρείται εκτός του ίχνους του άλλου αεροσκάφους μεταβάλλοντας την πορεία του προς τα δεξιά, και καμιά επακόλουθη αλλαγή στις σχετικές θέσεις των δύο αεροσκαφών δεν πρέπει να απαλλάσσει το υπερφαλαγγίζον αεροσκάφος από αυτή την υποχρέωση μέχρι να απομακρυνθεί τελείως και σε απόσταση.

3.2.2.5 Προσγείωση

3.2.2.5.1 Αεροσκάφος εν πτήσει, ή σε λειτουργία επί του εδάφους ή του ύδατος, πρέπει να παραχωρεί προτεραιότητα σε αεροσκάφος, που προσγειώνεται ή βρίσκεται στα τελικά στάδια προσέγγισης για προσγείωση.

3.2.2.5.2 Όταν δύο ή περισσότερα βαρύτερα του αέρος αεροσκάφη προσεγγίζουν αεροδρόμιο με σκοπό την προσγείωση, το αεροσκάφος, που βρίσκεται στο ψηλότερο επίπεδο, πρέπει να παραχωρεί προτεραιότητα στο αεροσκάφος, που πετά σε χαμηλότερο επίπεδο, αλλά το τελευταίο δεν πρέπει να επωφελείται από αυτόν τον κανόνα, ώστε να παρέμβει μπροστά από άλλο, που είναι στα τελικά στάδια προσέγγισης για προσγείωση, ή να υπερφαλαγγίσει το αεροσκάφος. Παρόλα αυτά, τα μηχανοκίνητα βαρύτερα του αέρος αεροσκάφη πρέπει να παραχωρούν προτεραιότητα στα ανεμόπτερα.

3.2.2.5.3 Προσγείωση έκτακτης ανάγκης (Emergency Landing). Αεροσκάφος, το οποίο αντιλαμβάνεται ότι ένα άλλο αναγκάζεται σε προσγείωση, πρέπει να παραχωρεί προτεραιότητα σε αυτό το αεροσκάφος.

3.2.2.6 Απογείωση. Αεροσκάφος, που τροχοδρομεί στην περιοχή ελιγμών αεροδρομίου, πρέπει να παραχωρεί προτεραιότητα σε αεροσκάφος, που απογειώνεται ή πρόκειται να απογειωθεί.

3.2.2.7 Επίγεια κίνηση αεροσκαφών

3.2.2.7.1 Σε περίπτωση κινδύνου σύγκρουσης μεταξύ δύο αεροσκαφών, που τροχοδρομούν στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου, ισχύουν τα ακόλουθα:

α) όταν δύο αεροσκάφη προσεγγίζουν κατά μέτωπο, η σχεδόν έτσι, το καθένα πρέπει να σταματήσει ή, όταν είναι δυνατόν, να μεταβάλλει πορεία προς τα δεξιά, ώστε να κρατήσουν ικανοποιητική απόσταση,

β) όταν δύο αεροσκάφη είναι σε συγκλίνουσες πορείες, εκείνο που έχει το άλλο στα δεξιά του, πρέπει να παραχωρεί προτεραιότητα,

γ) αεροσκάφος που υπερφαλαγγίζεται από ένα άλλο, πρέπει να έχει δικαίωμα προτεραιότητας και το υπερφαλαγγίζον αεροσκάφος, πρέπει να κρατάει ικανοποιητική απόσταση από αυτό το αεροσκάφος.

Σημείωση.- Για την περιγραφή υπερφαλλαγγίζοντος αεροσκάφους βλέπε το 3.2.2.4.

3.2.2.7.2 Αεροσκάφος, που τροχοδρομεί στην περιοχή ελιγμών, πρέπει να σταματάει και να κρατά σε όλα τα σημεία κράτησης διαδρόμου, εκτός εάν άλλως εξουσιοδοτηθεί από τον πύργο ελέγχου αεροδρομίου.

Σημείωση.- Για τις σημάνσεις και τις σχετικές πινακίδες των σημείων κράτησης διαδρόμου, βλέπε Παράρτημα 14, Τόμος Ι, 5.2.10 και 5.4.2.

3.2.2.7.3 Αεροσκάφος, που τροχοδρομεί στην περιοχή ελιγμών, πρέπει να σταματάει και να κρατά σε όλες τις φωτισμένες συστοιχίες ακινητοποίησης και μπορεί να συνεχίσει περαιτέρω όταν τα φώτα σβήσουν.

3.2.3 Φώτα που πρέπει να επιδεικνύονται από αεροσκάφη

Σημείωση 1.- Τα χαρακτηριστικά των φώτων, που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του 3.2.3 για αεροπλάνα, καθορίζονται στο Παράρτημα 8. Προδιαγραφές για τα φώτα ναυτιλίας αεροπλάνων περιέχονται στα Προσαρτήματα των Μερών Ι και ΙΙ του Παραρτήματος 6. Λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές φώτων για αεροπλάνα περιέχονται στον Τόμο ΙΙ, Μέρος Α, Κεφάλαιο 4 του Airworthiness Manual (Doc 9760) και για ελικόπτερα στο Μέρος Α, Κεφάλαιο 5 του ίδιου εγχειριδίου.

Σημείωση 2.- Στην έννοια των 3.2.3.2 γ) και 3.2.3.4 α), αεροσκάφος νοείται ότι λειτουργεί, όταν τροχοδρομεί ή ρυμουλκείται ή σταματά προσωρινά κατά την τροχοδρόμηση ή ρυμούλκησή του.

Σημείωση 3.- Για αεροσκάφη επί υδάτινης επιφανείας βλέπε το 3.2.6.2.

3.2.3.1 Εκτός των διατάξεων του 3.2.3.5, από τη δύση έως την ανατολή του ηλίου ή κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε άλλης περιόδου, η οποία μπορεί να καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, όλα τα αεροσκάφη εν πτήσει πρέπει να επιδεικνύουν:

α) φώτα αποφυγής σύγκρουσης με σκοπό να προσελκύσουν την προσοχή στο αεροσκάφος και,

β) φώτα ναυτιλίας με σκοπό να δείχνουν τη σχετική τροχιά του αεροσκάφους σε παρατηρητή και άλλα φώτα δεν πρέπει να επιδεικνύονται, όταν είναι πιθανόν να εκληφθούν από λάθος σαν φώτα ναυτιλίας.

Σημείωση.- Φώτα προσαρμοσμένα για άλλους σκοπούς, όπως φώτα προσγείωσης και προβολείς ατράκτου, μπορεί να χρησιμοποιηθούν επιπλέον των φώτων αποφυγής σύγκρουσης, που καθορίζονται στο Airworthiness Manual, Τόμος ΙΙ (Doc 9760), για να επαυξήσουν τη θέα του αεροσκάφους.

3.2.3.2 Εκτός των διατάξεων του 3.2.3.5, από την δύση μέχρι την ανατολή του ηλίου ή κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε άλλης περιόδου καθορισμένης από την αρμόδια Αρχή:

α) όλα τα αεροσκάφη, που κινούνται στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου, πρέπει να επιδεικνύουν τα φώτα ναυτιλίας, με σκοπό να δείξουν τη σχετική τροχιά του αεροσκάφους σε παρατηρητή και άλλα φώτα δεν πρέ-

πει να επιδεικνύονται, όταν είναι πιθανόν να εκληφθούν από λάθος σαν φώτα ναυτιλίας.

β) εκτός όταν είναι ακινητοποιημένα και άλλως κατάλληλα φωτισμένα, όλα τα αεροσκάφη στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου πρέπει να επιδεικνύουν φώτα, με σκοπό να δείξουν τα ακραία σημεία της δομής τους,

γ) όλα τα αεροσκάφη, που λειτουργούν στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου, πρέπει να επιδεικνύουν φώτα με σκοπό να προσελκύσουν την προσοχή στο αεροσκάφος, και

δ) όλα τα αεροσκάφη στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου, των οποίων οι κινητήρες λειτουργούν, πρέπει να επιδεικνύουν φώτα για να δείχνουν το γεγονός αυτό.

Σημείωση.- Αν είναι κατάλληλα τοποθετημένα στο αεροσκάφος, τα φώτα ναυτιλίας, που αναφέρονται στο 3.2.3.1 β), μπορεί επίσης να πληρούν τις απαιτήσεις του 3.2.3.2 β). Τα κόκκινα φώτα αποφυγής σύγκρουσης, που προσαρμόζονται για να καλύψουν τις απαιτήσεις του 3.2.3.1 α), μπορεί επίσης να πληρούν τις απαιτήσεις των 3.2.3.2 γ) και 3.2.3.2 δ), με την προϋπόθεση ότι δεν εκθέτουν τους παρατηρητές σε επικίνδυνο θάμπωμα.

3.2.3.3 Εκτός των διατάξεων του 3.2.3.5, όλα τα αεροσκάφη εν πτήσει, που είναι εφοδιασμένα με φώτα αποφυγής σύγκρουσης για την κάλυψη των απαιτήσεων του 3.2.3.1 α), πρέπει να επιδεικνύουν αυτά τα φώτα και εκτός των περιόδων που καθορίζονται στο 3.2.3.1.

3.2.3.4 Εκτός των διατάξεων του 3.2.3.5, όλα τα αεροσκάφη:

α) που λειτουργούν στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου και είναι εφοδιασμένα με φώτα αποφυγής σύγκρουσης για να καλύψουν τις απαιτήσεις του 3.2.3.2 γ), ή

β) στην περιοχή κίνησης αεροδρομίου, που είναι εφοδιασμένα με φώτα για να καλύψουν τις απαιτήσεις 3.2.3.2 δ), πρέπει να επιδεικνύουν τα φώτα αυτά και εκτός της περιόδου που καθορίζεται στο 3.2.3.2.

3.2.3.5 Πρέπει να επιτρέπεται στο χειριστή να σβήσει ή να μειώσει την ένταση οποιωνδήποτε αναλαμπόντων φώτων, που είναι προσαρμοσμένα για να πληρούν τις απαιτήσεις των 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 και 3.2.3.4 εφόσον αυτά πράγματι ή είναι πιθανόν ότι:

α) επηρεάζουν δυσμενώς την ικανοποιητική εκτέλεση των καθηκόντων, ή

β) εκθέτουν εξωτερικό παρατηρητή σε επικίνδυνο θάμπωμα.

3.2.4 Εξομοιούμενες ενόργανες πτήσεις

Αεροσκάφος δεν πρέπει να ίπταται υπό συνθήκες εξομοιούμενης ενόργανης πτήσης εκτός εάν:

α) είναι εφοδιασμένο με διπλά χειριστήρια ελέγχου σε πλήρη λειτουργία, και

β) εξουσιοδοτημένος χειριστής κατέχει θέση ελέγχου, ώστε να ενεργεί ως χειριστής ασφαλείας για το πρόσωπο που πετάει υπό συνθήκες εξομοιούμενης ενόργανης πτήσης. Ο χειριστής ασφαλείας πρέπει να έχει επαρκή ορατότητα προς τα εμπρός και προς κάθε πλευρά του αεροσκάφους, ή ένας εξουσιοδοτημένος παρατηρητής, που είναι σε επικοινωνία με το χειριστή ασφαλείας, πρέπει να καταλαμβάνει θέση στο αεροσκάφος, από την οποία το πεδίο ορατότητας του παρατηρητή συμπληρώνει επαρκώς το πεδίο ορατότητας του χειριστή ασφαλείας.

3.2.5 Πτητική λειτουργία στη και γύρω από τη γειτνίαση αεροδρομίου

Αεροσκάφος που επιχειρεί στη και γύρω από τη γειτνίαση αεροδρομίου, ανεξάρτητα αν είναι εντός της ζώνης κυκλοφορίας αεροδρομίου, πρέπει να:

α) παρατηρεί την άλλη κυκλοφορία του αεροδρομίου με σκοπό την αποφυγή σύγκρουσης,

β) συμμορφώνεται με ή αποφεύγει τα ίχνη κυκλοφορίας, που σχηματίζονται από άλλα επιχειρούντα αεροσκάφη,

γ) εκτελεί όλες τις στροφές προς τα αριστερά, όταν προσεγγίζει για προσγείωση και μετά την απογείωση, εκτός αν έχει λάβει διαφορετικές οδηγίες,

δ) προσγειώνεται και απογειώνεται αντίθετα προς τον άνεμο, εκτός εάν λόγοι ασφαλείας, διαμόρφωση διαδρόμου ή εκτιμήσεις εναέριας κυκλοφορίας καθορίζουν, ότι είναι προτιμότερη διαφορετική κατεύθυνση.

Σημείωση 1.- Βλέπε το 3.6.5.1.

Σημείωση 2.- Μπορεί να ισχύουν επιπρόσθετοι κανόνες στις ζώνες κυκλοφορίας αεροδρομίου.

3.2.6 Πτητικές λειτουργίες επί υδάτινης επιφάνειας

Σημείωση.- Επιπλέον των διατάξεων του 3.2.6.1 τον παρόντος Παραρτήματος, κανόνες που έχουν θεσπιστεί στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, οι οποίοι αναπτύχθηκαν από το Διεθνές Συνέδριο Αναθεώρησης των Διεθνών Κανονισμών για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα (Λονδίνο, 1972), μπορεί να έχουν εφαρμογή σε ορισμένες περιπτώσεις.

3.2.6.1 Όταν δύο αεροσκάφη ή ένα αεροσκάφος και ένα πλοίο προσεγγίζουν αλλήλους και υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης, τα αεροσκάφη πρέπει να συνεχίζουν με προσοχή λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες περιστάσεις και συνθήκες περιλαμβανομένων των περιορισμών του κάθε σκάφους.

3.2.6.1.1 Σύγκλιση. Αεροσκάφος, που έχει άλλο αεροσκάφος ή πλοίο στα δεξιά του, πρέπει να παραχωρεί προτεραιότητα, έτσι ώστε να κρατηθεί σε ικανοποιητική απόσταση.

3.2.6.1.2 Προσέγγιση κατά μέτωπο. Αεροσκάφος, που προσεγγίζει άλλο αεροσκάφος ή πλοίο κατά μέτωπο, ή περίπου έτσι, πρέπει να μεταβάλλει την πορεία του προς τα δεξιά, ώστε να κρατηθεί σε ικανή απόσταση.

3.2.6.1.3. Υπερφαλάγγιση. Το αεροσκάφος ή το πλοίο, που υπερφαλαγγίζεται, έχει το δικαίωμα προτεραιότητας, και το υπερφαλαγγίζον πρέπει να μεταβάλλει την πορεία του, ώστε να κρατηθεί σε ικανή απόσταση.

3.2.6.1.4. Προσγείωση και απογείωση. Αεροσκάφος, που προσγειώνεται επί ή απογειώνεται από υδάτινη επιφάνεια, πρέπει, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, να διατηρείται σε ικανή απόσταση από όλα τα πλοία και αποφεύγοντας να εμποδίζει την ναυτιλία τους.

3.2.6.2. Φώτα που θα επιδεικνύονται από αεροσκάφη επί υδάτινης επιφάνειας. Μεταξύ δύσης και ανατολής ή κάποιας άλλης περιόδου μεταξύ δύσης και ανατολής του ηλίου, όπως μπορεί να καθορίζεται από αρμόδια αρχή, όλα τα αεροσκάφη επί υδάτινης επιφάνειας πρέπει να επιδεικνύουν φώτα, όπως απαιτείται από τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή σύγκρουσης στη θάλασσα (αναθεωρημένοι το 1972), εκτός εάν δεν είναι πρακτικό να ενεργήσουν έτσι, οπότε πρέπει να επιδεικνύουν φώτα κατά το δυνατόν όμοια σε χαρακτηριστικά και θέση με εκείνα, που απαιτούνται από τους Διεθνείς Κανονισμούς.

Σημείωση 1.- Προδιαγραφές για τα φώτα, που πρέπει να επιδεικνύονται από αεροπλάνα επί υδάτινης επιφά-

νειας, περιέχονται στα Προσαρτήματα των Μερών I και II του Παραρτήματος 6.

Σημείωση 2.- Οι διεθνείς κανονισμοί αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα καθορίζουν ότι πρέπει να υπάρχει συμμόρφωση με τους κανόνες, που αφορούν τα φώτα από τη δύση μέχρι την ανατολή του ηλίου. Οποιαδήποτε μικρότερη περίοδος μεταξύ δύσης και ανατολής του ηλίου, που καθορίστηκε σύμφωνα με το 3.2.6.2, δεν μπορεί, ως εκ τούτου, να εφαρμοσθεί σε περιοχές, όπου ισχύει ο διεθνής κανονισμός αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, π.χ. στις ανοιχτές θάλασσες.

3.3 Σχέδια Πτήσεως

3.3.1 Υποβολή Σχεδίου Πτήσεως

3.3.1.1 Πληροφορίες σχετικές με προτιθέμενη πτήση ή τμήμα αυτής, που πρέπει να παρέχονται στις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να είναι με τη μορφή σχεδίου πτήσεως.

3.3.1.2 Σχέδιο Πτήσεως πρέπει να υποβάλλεται πριν από τη διεξαγωγή:

α) οποιασδήποτε πτήσης ή τμήματος αυτής, που πρέπει να της παρασχεθεί υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας,

β) οποιασδήποτε πτήσης IFR εντός συμβουλευτικού εναέριου χώρου,

γ) οποιασδήποτε πτήσης εντός καθορισμένων περιοχών, ή κατά μήκος καθορισμένων διαδρομών, όταν έτσι απαιτείται από την αρμόδια αρχή ATS για τη διευκόλυνση παροχής πληροφοριών πτήσης, υπηρεσιών συνέγερσης και υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης,

δ) οποιασδήποτε πτήσης εντός καθορισμένων περιοχών, ή κατά μήκος καθορισμένων διαδρομών, όταν έτσι απαιτείται από την αρμόδια αρχή ATS για διευκόλυνση του συντονισμού με τις αρμόδιες στρατιωτικές μονάδες ή με τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όμορων Κρατών, για να αποφευχθεί η πιθανή ανάγκη αναχαίτισης με σκοπό την αναγνώριση,

ε) οποιασδήποτε πτήσης διασχίζει διεθνή σύνορα.

Σημείωση.- Ο όρος «σχέδιο πτήσεως» χρησιμοποιείται για να σημάνει κατά περίπτωση, πλήρεις πληροφορίες σε όλα τα στοιχεία, που περιλαμβάνονται στην περιγραφή του σχεδίου πτήσεως, που καλύπτει όλη τη διαδρομή μιας πτήσης, ή περιορισμένες πληροφορίες, που απαιτούνται, όταν ο σκοπός είναι να εξασφαλισθεί εξουσιοδότηση για μικρό τμήμα πτήσης, όπως να διασταυρώσει αεροδιάδρομο, να απογειωθεί από ή να προσγειωθεί σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο.

3.3.1.3 Σχέδιο πτήσεως πρέπει να υποβάλλεται, πριν την αναχώρηση, σε γραφείο αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ή, κατά την διάρκεια της πτήσης, μεταβιβαζόμενο στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ή σε σταθμό ελέγχου αερεπίγειας επικοινωνίας, εκτός εάν έχουν γίνει διακανονισμοί για υποβολή επαναληπτικών σχεδίων πτήσης.

3.3.1.4 Εκτός εάν έχει άλλως ορισθεί από την αρμόδια αρχή ATS, σχέδιο πτήσεως για πτήση στην οποία θα παρασχεθεί υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον εξήντα λεπτά πριν από την αναχώρηση, ή, εάν υποβάλλεται κατά τη διάρκεια της πτήσης, σε τέτοιο χρόνο που θα εξασφαλίζει τη λήψη του από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τουλάχιστον δέκα λεπτά πριν το αεροσκάφος υπολογίζεται να φτάσει:

α) στο προτιθέμενο σημείο εισόδου σε περιοχή ελέγχου ή συμβουλευτική περιοχή, ή

β) στο σημείο διασταύρωσης με αεροδιάδρομο ή συμβουλευτική διαδρομή.

3.3.2 Περιεχόμενα σχεδίου πτήσεως

Το σχέδιο Πτήσεως πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες, που αφορούν εκείνα από τα ακόλουθα στοιχεία που θεωρούνται συναφή από την αρμόδια αρχή ATS:

– Χαρακτηριστικό αεροσκάφους
– Κανόνες πτήσεως και τύπος πτήσης
– Αριθμός και τύπος αεροσκάφους(ών) και κατηγορία αεροδινών
– Εξοπλισμός
– Αεροδρόμιο αναχώρησης (βλέπε Σημείωση 1)
– Υπολογιζόμενος χρόνος έναρξης τροχοδρόμησης (βλέπε Σημείωση 2)
– Ταχύτητα(ες) πλεύσης
– Επίπεδο(α) πλεύσης
– Διαδρομή που θα ακολουθηθεί
– Αεροδρόμιο προορισμού και συνολικός υπολογιζόμενος απαιτούμενος χρόνος
– Αεροδρόμιο(α) εναλλαγής
– Διάρκεια καυσίμων
– Συνολικός αριθμός επιβαινόντων ατόμων
– Εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης
– Άλλες πληροφορίες.

Σημείωση 1.- Για σχέδια πτήσεως που υποβάλλονται κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι πληροφορίες, που παρέχονται σχετικά με αυτό το στοιχείο, θα είναι μια ένδειξη της τοποθεσίας, από την οποία μπορούν να αντληθούν, εάν απαιτηθεί, συμπληρωματικές πληροφορίες που αφορούν την πτήση.

Σημείωση 2.- Για σχέδια πτήσεως που υποβάλλονται κατά τη διάρκεια της πτήσης, η πληροφορία, που πρέπει να παρέχεται σχετικά με αυτό το στοιχείο, θα είναι ο χρόνος πάνω από το πρώτο σημείο της διαδρομής, με την οποία σχετίζεται το σχέδιο πτήσεως.

Σημείωση 3.- Ο όρος «αεροδρόμιο», όπου χρησιμοποιείται στο σχέδιο πτήσεως, έχει επίσης σκοπό να καλύψει τοποθεσίες άλλες εκτός των αεροδρομίων, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν από ορισμένους τύπους αεροσκαφών, π.χ. ελικόπτερα ή αερόστατα.

3.3.3 Συμπλήρωση σχεδίου πτήσεως

3.3.3.1 Το σχέδιο πτήσεως, ανεξάρτητα από το σκοπό υποβολής του, πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες, κατά περίπτωση, στα σχετικά στοιχεία μέχρι και συμπεριλαμβανομένου του «αεροδρομίου(ων) εναλλαγής», που αφορούν όλη τη διαδρομή ή το τμήμα αυτής, για την οποία υποβλήθηκε το σχέδιο πτήσεως.

3.3.3.2. Το σχέδιο πτήσεως πρέπει, επιπροσθέτως, να περιλαμβάνει πληροφορίες, κατά περίπτωση, για όλα τα άλλα στοιχεία, όταν έτσι καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ATS ή όποτε άλλοτε θεωρηθεί αναγκαίο από το πρόσωπο, που υποβάλλει το σχέδιο πτήσεως.

3.3.4 Αλλαγές σε σχέδιο πτήσεως

Με εξαίρεση τις διατάξεις του 3.6.2.2, όλες οι αλλαγές σε σχέδιο πτήσεως, που υποβάλλεται για πτήση IFR,



ή πτήση VFR, που εκτελείται σαν ελεγχόμενη πτήση, πρέπει να αναφέρονται το πρακτικώς ταχύτερο στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Για άλλες πτήσεις VFR, σημαντικές αλλαγές σε σχέδιο πτήσεως πρέπει να αναφέρονται το πρακτικώς ταχύτερο στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση 1.- Πληροφορίες που υποβάλλονται, πριν από την αναχώρηση και αφορούν διάρκεια καυσίμου ή συνολικό αριθμό επιβαινόντων προσώπων, εάν δεν είναι σωστές, κατά την ώρα της αναχώρησης, αποτελούν σημαντική μεταβολή στο σχέδιο πτήσεως και ως τέτοιες πρέπει να αναφέρονται.

Σημείωση 2.- Διαδικασίες για υποβολή αλλαγών σε επαναληπτικά σχέδια πτήσεως περιέχονται στο PANS-ATM (Doc 4444).

3.3.5 Κλείσιμο του σχεδίου πτήσεως

3.3.5.1 Εκτός εάν άλλως καθορισθεί από την αρμόδια αρχή ATS, αναφορά άφιξης πρέπει να γίνεται προσωπικά, με ραδιοτηλεφωνία ή μέσω ζεύξης δεδομένων στο συντομότερο δυνατό χρόνο μετά την προσγείωση, προς την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο άφιξης, από οποιαδήποτε πτήση για την οποία είχε υποβληθεί σχέδιο πτήσης καλύπτοντας ολόκληρη την πτήση ή το υπόλοιπο τμήμα της πτήσης προς το αεροδρόμιο προορισμού.

3.3.5.2 Όταν ένα σχέδιο πτήσεως έχει υποβληθεί μόνο για ένα τμήμα της πτήσης, διαφορετικό από το εναπομένον τμήμα της πτήσης προς τον προορισμό, πρέπει, όταν απαιτείται, να κλείνει με κατάλληλη αναφορά στη σχετική μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3.3.5.3 Όταν δεν υπάρχει μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο άφιξης. η αναφορά άφιξης, όταν απαιτείται, πρέπει να γίνεται το πρακτικώς συντομότερο μετά την προσγείωση και με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο, στην πλησιέστερη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3.3.5.4 Όταν είναι γνωστό, ότι οι ευκολίες επικοινωνιών στο αεροδρόμιο άφιξης είναι ανεπαρκείς και δεν διατίθενται εναλλακτικές διευθετήσεις για το χειρισμό αναφορών άφιξης στο έδαφος, πρέπει να αναλαμβάνονται οι ακόλουθες ενέργειες. Αμέσως πριν την προσγείωση το αεροσκάφος πρέπει, εάν είναι πρακτικώς δυνατόν, να εκπέμπει προς την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σήμα θεωρούμενο σαν αναφορά άφιξης, όπου απαιτείται τέτοια αναφορά. Κανονικά, η εκπομπή αυτή πρέπει να γίνεται προς τον αεροναυτικό σταθμό, που εξυπηρετεί τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, που έχει ευθύνη για την περιοχή πληροφοριών πτήσης, στην οποία επιχειρεί το αεροσκάφος.

3.3.5.5 Αναφορές άφιξης, που γίνονται από αεροσκάφη, πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία πληροφοριών:

α) χαρακτηριστικό αεροσκάφους,

β) αεροδρόμιο αναχώρησης,

γ) αεροδρόμιο προορισμού (μόνο στην περίπτωση προσγείωσης παρέκκλισης),

δ) αεροδρόμιο άφιξης,

ε) ώρα άφιξης.

Σημείωση.- Οποτεδήποτε απαιτείται αναφορά άφιξης, η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις αυτές μπορεί να προκαλέσει σοβαρή αναστάτωση στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και να επιφέρει μεγάλες δαπάνες από διεξαγωγή μη αναγκαίων επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης.

3.4 Σήματα

3.4.1 Αεροσκάφος, με την παρατήρηση ή λήψη οποιουδήποτε από τα σήματα, που παρατίθενται στο Προσάρτημα 1, πρέπει να εκδηλώνει τέτοια ενέργεια, όπως μπορεί να απαιτείται από την ερμηνεία του σήματος, που παρατίθεται στο Προσάρτημα αυτό.

3.4.2 Τα σήματα στο Προσάρτημα 1 πρέπει, όταν χρησιμοποιούνται, να έχουν την έννοια, που δηλώνεται εκεί. Αυτά πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για το σκοπό που ενδείκνυνται και δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται άλλα σήματα, που πιθανόν να δημιουργήσουν σύγχυση με αυτά.

3.4.3 Ένας σηματωρός πρέπει να είναι υπεύθυνος για να δίνει τα τυπικά σήματα καθοδήγησης προς το αεροσκάφος με καθαρό και ακριβή τρόπο χρησιμοποιώντας τα σήματα που φαίνονται στο Προσάρτημα 1.

3.4.4 Κανένα πρόσωπο δεν θα καθοδηγεί αεροσκάφος, εκτός εάν είναι εκπαιδευμένο, εξουσιοδοτημένο και εγκεκριμένο από την αρμόδια αρχή, ώστε να εκτελεί τις λειτουργίες σηματωρού.

3.4.5 Ο σηματωρός πρέπει να φοράει διακριτικό φωσφορίζον γιλέκο αναγνώρισης, ώστε να επιτρέπει στο πλήρωμα διακυβέρνησης να αναγνωρίζει ότι αυτός ή αυτή είναι το πρόσωπο, που είναι υπεύθυνο για λειτουργία καθοδήγησης.

3.4.6 Ράβδος φωσφορίζουσα κατά την ημέρα, ρακέτες του πινγκ-πονγκ ή γάντια πρέπει να χρησιμοποιούνται για όλη τη σηματοδοσία από όλο το συμμετέχον προσωπικό εδάφους κατά τη διάρκεια των ωρών με ημερήσιο φως. Φωτισμένες ράβδοι πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά τη νύχτα ή σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας.

3.5 Χρόνος

3.5.1 Η Διεθνής Συντονισμένη Ώρα (UTC) πρέπει να χρησιμοποιείται και πρέπει να εκφράζεται σε ώρες και πρώτα λεπτά και, όταν απαιτείται, δευτερόλεπτα του 24ώρου αρχίζοντας από τα μεσάνυχτα.

3.5.2. Πριν από τη διεξαγωγή ελεγχόμενης πτήσης, πρέπει να γίνεται έλεγχος χρόνου καθώς και σε άλλες στιγμές κατά τη διάρκεια της πτήσης, όπως κρίνεται αναγκαίο.

Σημείωση.- Αυτός ο έλεγχος χρόνου κανονικά γίνεται από μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, εκτός εάν έχουν γίνει άλλες διευθετήσεις από τον αερομεταφορέα ή από την αρμόδια αρχή ATS.

3.5.3 Οποτεδήποτε χρησιμοποιείται χρόνος στην εφαρμογή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, αυτός πρέπει να έχει ακρίβεια εντός 1 δευτερολέπτου από την UTC.

3.6 Υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

3.6.1 Εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

3.6.1.1 Εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να λαμβάνεται, πριν από την εκτέλεση ελεγχόμενης πτήσης, ή τμήματος πτήσης ως ελεγχόμενη πτήση. Τέτοια εξουσιοδότηση πρέπει να αιτείται μέσω της υποβολής σχεδίου πτήσεως σε μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Σημείωση 1.- Το σχέδιο πτήσεως μπορεί να καλύπτει μόνο τμήμα μιας πτήσης, ως απαιτείται, για να περιγράψει εκείνο το τμήμα της πτήσης ή εκείνους τους ελιγμούς, που υπόκεινται στον έλεγχο εναέριας κυκλο-

φορίας. Μια εξουσιοδότηση μπορεί να καλύπτει μόνο τμήμα ενός ισχύοντος σχεδίου πτήσεως όπως υποδεικνύεται στο όριο εξουσιοδότησης ή με αναφορά σε ειδικούς ελιγμούς, όπως τροχοδρόμηση, προσγείωση ή απογείωση.

Σημείωση 2.- Εάν μια εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας δεν ικανοποιεί τον κυβερνήτη αεροσκάφους, αυτός μπορεί να ζητήσει και, εάν είναι πρακτικά δυνατό, θα του δοθεί τροποποιημένη εξουσιοδότηση.

3.6.1.2 Οποτεδήποτε αεροσκάφος έχει ζητήσει εξουσιοδότηση προτεραιότητας, πρέπει να υποβληθεί αναφορά, που επεξηγεί την αναγκαιότητα της προτεραιότητας αυτής, εφόσον ζητηθεί από την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

3.6.1.3 Ενδεχόμενη επανεξουσιοδότηση εν πτήσει. Εάν πριν από την αναχώρηση προβλέπεται ότι, λόγω διάρκειας καυσίμων και επανεξουσιοδότησης εν πτήσει, ενδέχεται να ληφθεί απόφαση για κατεύθυνση προς αναθεωρημένο αεροδρόμιο προορισμού, οι αρμόδιες μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με την καταχώρηση στο σχέδιο πτήσεως πληροφοριών, που αφορούν την αναθεωρημένη διαδρομή (όπου είναι γνωστή) και τον αναθεωρημένο προορισμό.

Σημείωση.- Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να διευκολύνει επανεξουσιοδότηση για αναθεωρημένο προορισμό, κανονικά πέραν του κατατεθέντος αεροδρομίου προορισμού.

3.6.1.4 Αεροσκάφος, που επιχειρεί σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο, δεν πρέπει να τροχοδρομεί στην περιοχή ελιγμών χωρίς εξουσιοδότηση από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου και πρέπει να συμμορφώνεται με οποιεσδήποτε οδηγίες δίδονται, από αυτή τη μονάδα.

3.6.2 Συμμόρφωση με το σχέδιο πτήσεως

3.6.2.1 Εκτός των προβλεπομένων στα 3.6.2.2 και 3.6.2.4, ένα αεροσκάφος πρέπει να συμμορφώνεται με το ισχύον σχέδιο πτήσεως ή το ισχύον τμήμα σχεδίου πτήσεως, που υποβλήθηκε για ελεγχόμενη πτήση, εκτός εάν έχει γίνει αίτηση για αλλαγή και έχει δοθεί εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ή εκτός εάν προκύψει κατάσταση έκτακτης ανάγκης, που απαιτεί άμεση ενέργεια από το αεροσκάφος, οπότε μόλις οι περιστάσεις το επιτρέψουν, μετά την εφαρμογή καθεστώτος έκτακτης ανάγκης, πρέπει να ειδοποιηθεί η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για τις ενέργειες, που έγιναν καθώς και ότι αυτές οι ενέργειες έγιναν υπό καθεστώς έκτακτης ανάγκης.

3.6.2.1.1 Εκτός εάν άλλως έχουν εξουσιοδοτηθεί από την αρμόδια αρχή ATS, ή έχουν καθοδηγηθεί από την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, οι ελεγχόμενες πτήσεις πρέπει, στο μέτρο που είναι πρακτικά δυνατόν:

α) όταν βρίσκονται σε καθιερωμένη διαδρομή ATS, να επιχειρούν κατά μήκος του καθορισμένου άξονα της διαδρομής αυτής, ή

β) όταν βρίσκονται σε οποιαδήποτε άλλη διαδρομή, να επιχειρούν κατ' ευθείαν μεταξύ των ευκολιών ναυτιλίας ή/και των σημείων, που καθορίζουν αυτή τη διαδρομή,

3.6.2.1.2 Λαμβανομένων υπόψη των προεχουσών απαιτήσεων του 3.6.2.1.1, αεροσκάφος που επιχειρεί κατά μήκος τμήματος διαδρομής ATS, που καθορίζεται με αναφορά σε πανκατευθυντικούς ραδιοφάρους πολύ υψηλής συχνότητας, πρέπει να αλλάζει την κύρια ναυτιλιακή καθοδήγησή του από το βοήθημα, που βρίσκεται πίσω από το αεροσκάφος σε εκείνο, που βρίσκεται μπροστά από αυτό, ή όσο πλησιέστερα είναι επιχειρησιακά εφικτό προς το σημείο αλλαγής, όπου έχει καθιερωθεί.

3.6.2.1.3 Παρέκκλιση από τις απαιτήσεις του 3.6.2.1.1 πρέπει να γνωστοποιείται στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3.6.2.2 Ακούσιες αλλαγές: στην περίπτωση που ελεγχόμενη πτήση παρεκκλίνει ακούσια από το ισχύον σχέδιο πτήσης της, πρέπει να γίνονται οι ακόλουθες ενέργειες:

α) Παρέκκλιση από το ίχνος: Εάν το αεροσκάφος είναι εκτός ίχνους, πρέπει να γίνονται ενέργειες πάραυτα, για να ρυθμιστεί η πορεία του αεροσκάφους, ώστε να επανέλθει στο ίχνος το ταχύτερο δυνατόν.

β) Μεταβολή στην αληθή ταχύτητα αέρος: εάν η μέση αληθής ταχύτητα αέρος στο επίπεδο πλεύσης μεταξύ σημείων αναφοράς μεταβάλλεται ή αναμένεται να μεταβληθεί συν ή πλην 5 τοις εκατό από την αληθή ταχύτητα αέρος, που δίνεται στο σχέδιο πτήσης, η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να ενημερωθεί προς τούτο.

γ) Αλλαγή στον υπολογισμό χρόνου: εάν ο υπολογισμός χρόνου για το επόμενο κατάλληλο σημείο αναφοράς, όρια περιοχής πληροφοριών πτήσης ή αεροδρόμιο προορισμού, οποιοδήποτε είναι πρώτο, βρεθεί να είναι λάθος περισσότερο των 3 λεπτών από εκείνον, που ενημερώθηκαν οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, ή οποιαδήποτε άλλη χρονική περίοδο, που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ATS ή επί τη βάσει περιοχικών συμφωνιών, ο αναθεωρημένος υπολογισμένος χρόνος πρέπει να γνωστοποιηθεί, το συντομότερο δυνατόν, στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3.6.2.2.1 Επιπροσθέτως, όταν υπάρχει συμφωνία ADS, η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να πληροφορείται αυτόματα μέσω ζεύξης δεδομένων, οποτεδήποτε συμβαίνουν αλλαγές πέραν των τιμών κατωφλίου, που ορίζονται από τη συμφωνία του γεγονότος ADS.

3.6.2.3 Προτιθέμενες αλλαγές. Αιτήσεις για αλλαγές σχεδίου πτήσεως πρέπει να περιλαμβάνουν τις πληροφορίες, που παρατίθενται στη συνέχεια:

α) Αλλαγή επιπέδου πλεύσης: χαρακτηριστικό αεροσκάφους, αιτούμενο νέο επίπεδο πλεύσης και ταχύτητα πλεύσης στο επίπεδο αυτό, αναθεωρημένοι υπολογιζόμενοι χρόνοι (όταν έχει εφαρμογή) στα όρια της επακόλουθης περιοχής πληροφοριών πτήσης.

β) Αλλαγή διαδρομής:

1) Χωρίς αλλαγή προορισμού: χαρακτηριστικό αεροσκάφους, κανόνες πτήσης, περιγραφή νέας διαδρομής πτήσης περιλαμβάνοντας τα σχετικά δεδομένα του σχεδίου πτήσης, που αρχίζουν από το σημείο, από το οποίο θα ξεκινήσει η αιτούμενη αλλαγή διαδρομής, αναθεωρημένοι υπολογιζόμενοι χρόνοι και οποιαδήποτε άλλη σχετική πληροφορία.

2) Με αλλαγή προορισμού: χαρακτηριστικό αεροσκάφους, κανόνες πτήσης, περιγραφή αναθεωρημένης διαδρομής πτήσης προς το αναθεωρημένο αεροδρόμιο προορισμού περιλαμβάνοντας τα σχετικά δεδομένα του σχεδίου πτήσης, που αρχίζουν από το σημείο, από το οποίο θα ξεκινήσει η αιτούμενη αλλαγή διαδρομής, αναθεωρημένοι υπολογιζόμενοι χρόνοι, αεροδρόμιο(α)

εναλλαγής και οποιαδήποτε άλλη σχετική πληροφορία.

3.6.2.4 Επιδείνωση καιρού κάτω από να όρια VMC. Όταν γίνεται φανερό, ότι πτήση σε συνθήκες VMC σύμφωνα με το ισχύον σχέδιο πτήσης της δεν θα είναι πρακτικά εφικτή, μια VFR πτήση, που επιχειρεί ως ελεγχόμενη πτήση πρέπει να :

α) ζητά τροποποιημένη εξουσιοδότηση, που δίνει τη δυνατότητα στο αεροσκάφος να συνεχίσει με συνθήκες VMC προς τον προορισμό ή προς εναλλακτικό αεροδρόμιο, ή να εγκαταλείψει τον εναέριο χώρο, εντός του οποίου απαιτείται εξουσιοδότηση ATS, ή

β) εάν δεν λάβει εξουσιοδότηση σύμφωνα με το α), συνεχίζει να επιχειρεί σε συνθήκες VMC και ενημερώσει στην αρμόδια μονάδα ATC για τις ενέργειες, που θα γίνουν είτε για εγκατάλειψη του εναέριου χώρου, που την αφορά, είτε για προσγείωση στο πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο, ή

γ) εάν επιχειρεί εντός ζώνης ελέγχου, ζητά εξουσιοδότηση να επιχειρήσει ως ειδική πτήση VFR, ή

δ) ζητά εξουσιοδότηση να επιχειρήσει σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων.

3.6.3 Αναφορές θέσης

3.6.3.1 Εκτός εάν εξαιρεθεί από την αρμόδια αρχή ATS ή την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας υπό τους όρους, που καθορίζονται από την αρχή αυτή, μια ελεγχόμενη πτήση πρέπει να αναφέρει στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, το συντομότερο δυνατόν, το χρόνο και το επίπεδο διέλευσης κάθε καθορισμένου υποχρεωτικού σημείου αναφοράς, μαζί με οποιεσδήποτε άλλες αιτούμενες πληροφορίες. Αναφορές θέσης πρέπει ομοίως να γίνονται σε σχέση με επιπρόσθετα σημεία, όταν ζητείται από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Εάν δεν υπάρχουν καθορισμένα σημεία αναφοράς, αναφορές θέσεις πρέπει να γίνονται κατά διαστήματα καθοριζόμενα από την αρμόδια αρχή ATS ή οριζόμενα από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

3.6.3.1.1 Οι ελεγχόμενες πτήσεις, που παρέχουν πληροφορίες προς την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μέσω επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, πρέπει να παρέχουν αναφορές θέσης δια ζώσης μόνον όταν ζητηθεί.

Σημείωση.- Οι όροι και οι περιστάσεις, κατά τις οποίες η εκπομπή βαρομετρικού ύψους με SSR Mode C ικανοποιεί την απαίτηση για πληροφορίες επιπέδου στις αναφορές θέσης, υποδεικνύονται στο PANS-ATM (Doc 4444).

3.6.4 Λήξη ελέγχου

Ελεγχόμενη πτήση πρέπει, εκτός όταν προσγειώνεται σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο, να ενημερώνει την αρμόδια μονάδα ATC, αμέσως μόλις παύσει να υπόκειται σε υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

3.6.5 Επικοινωνίες

3.6.5.1 Αεροσκάφος, που επιχειρεί ως ελεγχόμενη πτήση, πρέπει να διατηρεί συνεχή ακρόαση αερεπίγειων επικοινωνιών ομιλίας στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνιών, και επιτυγχάνει αμφίδρομη επικοινωνία, όταν είναι αναγκαίο, με την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά από την αρμόδια αρχή ATS σε σχέση με αεροσκάφη, που αποτελούν μέρος της κυκλοφορίας αεροδρομίου σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο.

Σημείωση 1.- Το SELCAL (Selective Calling System) ή παρόμοιες αυτοματοποιημένες συσκευές σηματοδότησης ικανοποιούν την απαίτηση για διατήρηση ακρόασης αερεπίγειας επικοινωνίας ομιλίας.

Σημείωση 2.- Η απαίτηση, για διατήρηση ακρόασης αερεπίγειας επικοινωνίας ομιλίας από αεροσκάφος, παραμένει εν ισχύ και μετά την εγκατάσταση CPDLC.

3.6.5.2 Απώλεια Επικοινωνίας. Εάν η απώλεια επικοινωνιών αποκλείει τη συμμόρφωση με το 3.6.5.1, το αεροσκάφος πρέπει να συμμορφωθεί με τις διαδικασίες απώλειας επικοινωνιών ομιλίας του Παραρτήματος 10, Τόμος II, και με όποια από τις ακόλουθες διαδικασίες είναι κατάλληλη. Το αεροσκάφος πρέπει να προσπαθήσει για να επιτύχει επικοινωνία με την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας χρησιμοποιώντας όλα τα άλλα διαθέσιμα μέσα. Επιπλέον, το αεροσκάφος, όταν αποτελεί μέρος της κυκλοφορίας αεροδρομίου σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο, πρέπει να παρακολουθεί για οδηγίες, που μπορεί να δοθούν με οπτικά σήματα.

3.6.5.2.1 Σε περίπτωση μετεωρολογικών συνθηκών όψεως, το αεροσκάφος πρέπει να:

α) συνεχίζει να πετά με μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως, να προσγειώνεται στο πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο, και να αναφέρει την άφιξη του με το ταχύτερο μέσο στην αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

β) εάν θεωρείται ενδεδειγμένο, ολοκληρώνει μια πτήση IFR σύμφωνα με το 3.6.5.2.2.

3.6.5.2.2 Σε περίπτωση μετεωρολογικών συνθηκών οργάνων ή όταν ο χειριστής της IFR πτήσεως δεν το θεωρεί ενδεδειγμένο να ολοκληρώσει την πτήση σύμφωνα με το 3.6.5.2.1 α), το αεροσκάφος πρέπει:

α) εκτός εάν άλλως ορίζεται επί τη βάσει περιοχικών αεροναυτιλιακών συμφωνιών, σε εναέριο χώρο, όπου δεν χρησιμοποιείται ραντάρ στην παροχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, να διατηρεί την τελευταία ορισθείσα ταχύτητα και επίπεδο, ή το ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσεως εάν είναι ψηλότερα, για περίοδο 20 λεπτών, μετά από αδυναμία του αεροσκάφους να αναφέρει τη θέση του πάνω από υποχρεωτικό σημείο αναφοράς και στη συνέχεια να ρυθμίζει το επίπεδο και την ταχύτητα σύμφωνα με το κατατεθέν σχέδιο πτήσεως.

β) σε εναέριο χώρο, όπου δεν χρησιμοποιείται ραντάρ στην παροχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, να διατηρεί την τελευταία ορισθείσα ταχύτητα και επίπεδο, ή το ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσεως εάν είναι ψηλότερα, για περίοδο 7 λεπτών, μετά από:

1) το χρόνο που έφτασε στο τελευταίο εκχωρηθέν επίπεδο ή ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσεως, ή

2) το χρόνο που ο ερωτο- αποκριτής τέθηκε στον κώδικα 7600, ή

3) την αδυναμία του αεροσκάφους να αναφέρει τη θέση του πάνω από υποχρεωτικό σημείο αναφοράς,

οποιοδήποτε είναι μεταγενέστερο, και στη συνέχεια να ρυθμίζει το επίπεδο και την ταχύτητα σύμφωνα με το κατατεθέν σχέδιο πτήσεως.

γ) όταν κατευθύνεται από ραντάρ ή έχει οδηγίες από το ATC να κάνει παράκαμψη χρησιμοποιώντας RNAV χωρίς καθορισμένο όριο, να επανέρχεται στη διαδρομή του ισχύοντος σχεδίου πτήσεως όχι αργότερα από το επόμενο σημαντικό σημείο, λαμβάνοντας υπόψη το ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσεως που έχει εφαρμογή,

δ) να συνεχίζει σύμφωνα με τη διαδρομή του ισχύο-

ντος σχεδίου πτήσεως προς το κατάλληλο ενδεδειγμένο ναυτιλιακό βοήθημα ή το σημείο, που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο προορισμού και, όταν απαιτείται να εξασφαλίζει συμμόρφωση με το ε) κατωτέρω, κάνει κράτηση πάνω από αυτό το βοήθημα ή το σημείο μέχρις ότου αρχίσει κάθοδος,

ε) να αρχίζει κάθοδο από το ναυτιλιακό βοήθημα ή το σημείο, που καθορίζεται στο δ) στον ή όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς τον αναμενόμενο χρόνο προσέγγισης, που ελήφθη τελευταία και επιβεβαιώθηκε ή, εάν δεν έχει ληφθεί και επιβεβαιωθεί αναμενόμενος χρόνος προσέγγισης, στον ή όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης, που προκύπτει από το ισχύον σχέδιο πτήσης,

στ) να ολοκληρώνει κανονική ενόργανη διαδικασία προσέγγισης, όπως προσδιορίζεται για το καθορισμένο ναυτιλιακό βοήθημα ή το σημείο και,

ζ) να προσγειωθεί, εάν είναι δυνατόν, εντός 30 λεπτών μετά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης, που καθορίζεται στο ε) ή τον τελευταίο επιβεβαιωμένο αναμενόμενο χρόνο προσέγγισης, οποιοσδήποτε είναι μεταγενέστερος.

Σημείωση 1.- Η παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε άλλες πτήσεις, που επιχειρούν στον επηρεαζόμενο εναέριο χώρο, θα βασίζεται στο συλλογισμό ότι, αεροσκάφος, που αντιμετωπίζει απώλεια επικοινωνιών, θα συμμορφώνεται με τους κανόνες στο 3.6.5.2.2.

Σημείωση 2.- Βλέπε επίσης το 5.1.2.

3.7 Έκνομη παρεμβολή

Αεροσκάφος, που υφίσταται έκνομη παρεμβολή, πρέπει να προσπαθεί να γνωστοποιήσει στην αρμόδια μονάδα ATS το γεγονός αυτό, οποιεσδήποτε ουσιώδες περιστάσεις σχετίζονται με αυτήν και κάθε παρέκκλιση από το ισχύον σχέδιο πτήσεως, που επιβάλλεται από τις περιστάσεις, ώστε να δώσει την δυνατότητα στη μονάδα ATS να δώσει προτεραιότητα στο αεροσκάφος και να ελαχιστοποιήσει την περίπτωση σύγκρουσης με άλλα αεροσκάφη.

Σημείωση 1.- Η ευθύνη των μονάδων ATS σε καταστάσεις έκνομης παρεμβολής περιέχεται στο Παράρτημα 11.

Σημείωση 2.- Καθοδηγητική ύλη για χρήση όταν συμβεί έκνομη παρεμβολή και το αεροσκάφος αδυνατεί να γνωστοποιήσει το γεγονός σε Μονάδα ATS, περιέχεται στο Συνημμένο Β του παρόντος Παραρτήματος.

Σημείωση 3.- Οι ενέργειες, που πρέπει να γίνουν από αεροσκάφη εφοδιασμένα με SSR, τα οποία υφίστανται έκνομη παρεμβολή, περιέχονται στο Παράρτημα 11, το PANS-ATM (Doc 4444) και το PANS-OPS (Doc 8168).

Σημείωση 4.- Οι ενέργειες, που πρέπει να γίνουν από αεροσκάφη εφοδιασμένα με CPDLC, τα οποία υφίστανται έκνομη παρεμβολή, περιέχονται στο Παράρτημα 11 και το PANS-ATM (Doc 4444). Καθοδηγητική ύλη επί του θέματος περιέχεται στο Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (Doc 9694).

3.8 Αναχαίτιση

Σημείωση.- Η λέξη «αναχαίτιση» σε αυτή την περίπτωση δεν περιλαμβάνει υπηρεσία αναχαίτισης και συνοδείας που παρέχονται, κατόπιν αιτήσεως, σε αεροσκάφος που κινδυνεύει, σύμφωνα με τους Τόμους II και III του International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual (Doc 9731).

3.8.1 Η αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους πρέπει να διέπεται από κατάλληλους κανονισμούς και διοικητικές οδηγίες, που εκδίδονται από τα Συμβαλλόμενα Κράτη σε συμμόρφωση με τη Σύμβαση για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, και ιδιαίτερα το Άρθρο 3(δ), βάση του οποίου τα Συμβαλλόμενα Κράτη αναλαμβάνουν, όταν εκδίδουν κανονισμούς για τα αεροσκάφη του Κράτους τους, να λαμβάνουν υπόψη την ασφάλεια της ναυτιλίας των πολιτικών αεροσκαφών. Κατά συνέπεια, όταν συντάσσονται σχετικοί κανονισμοί και διοικητικές οδηγίες, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις του Προσαρτήματος 1, Τμήμα 2 και Προσαρτήματος 2, Τμήμα 1.

Σημείωση.- Αναγνωρίζοντας πως είναι ουσιώδες για την ασφάλεια της πτήσης, ότι οποιαδήποτε οπτικά σήματα χρησιμοποιούνται στην περίπτωση αναχαίτισης, η οποία θα πρέπει να γίνεται μόνο σαν έσχατο μέσο, να χρησιμοποιούνται σωστά και να γίνονται κατανοητά από πολιτικά και στρατιωτικά αεροσκάφη σε όλο τον κόσμο, το Συμβούλιο του ICAO, όταν υιοθέτησε τα οπτικά σήματα στο Προσάρτημα 1 του παρόντος Παραρτήματος, προέτρεψε τα Συμβαλλόμενα Κράτη να διασφαλίσουν την αυστηρή συμμόρφωση από τα αεροσκάφη του Κράτους τους. Καθώς οι αναχαιτίσεις πολιτικών αεροσκαφών είναι, σε όλες τις περιπτώσεις, εν δυνάμει επικίνδυνες, το Συμβούλιο έχει επίσης διαμορφώσει ειδικές συστάσεις, τις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη προτρέπονται να εφαρμόζουν με ομοιόμορφο τρόπο. Αυτές οι ειδικές συστάσεις περιέχονται στο Συνημμένο Α.

3.8.2 Ο κυβερνήτης πολιτικού αεροσκάφους, όταν αναχαιτίζεται, πρέπει να συμμορφώνεται με τα Πρότυπα του Προσαρτήματος 2, Τμήματα 2 και 3, ερμηνεύοντας και ανταποκρινόμενος στα οπτικά σήματα, όπως καθορίζονται στο Προσάρτημα 1, Τμήμα 2.

Σημείωση.- Βλέπε επίσης τα. 2.1.1 και 3.4.

3.9 Ελάχιστα ορατότητας VMC και απόστασης από νέφη

Τα ελάχιστα ορατότητας VMC και απόστασης από νέφη περιέχονται στον Πίνακα 3-1.

Πίνακας 3-1*
(βλέπε 4.1)

Εύρος ύψους	Κατηγορία εναέριου χώρου	Ορατότητα πτήσης	Απόσταση από νέφη
Στα και πάνω από τα 3.050 μ. (10.000 πόδια) AMSL	A*** B C D E F G	8 χλμ.	1.500 μ. οριζοντίως 300 μ. (1.000 πόδια) κατακόρυφα
Κάτω από 3.050 μ. (10.000 πόδια) AMSL και πάνω από 900 μ. (3.000 πόδια) AMSL, ή πάνω από 300 μ. (1.000 πόδια) άνωθεν εδάφους, οποιοδήποτε είναι το υψηλότερο	A*** B C D E F G	5 χλμ.	1.500 μ. οριζοντίως 300 μ. (1.000 πόδια) κατακόρυφα
Στα και κάτω από τα 900 μ. (3.000 πόδια) AMSL, ή 300 μ. (1.000 πόδια) άνωθεν εδάφους, οποιοδήποτε είναι το υψηλότερο	A*** B C D E	5 χλμ.	1.500 μ. οριζοντίως 300 μ. (1.000 πόδια) κατακόρυφα
	F G	5 χλμ.**	Εκτός νεφών και με την επιφάνεια εδάφους εν όψει

* Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απολύτου ύψους είναι χαμηλότερο από 3.050 μ. (10.000 πόδια) AMSL, θα πρέπει να χρησιμοποιείται το FL 100 αντί των 10.000 ποδών.

** Όταν έτσι έχει καθορισθεί από την αρμόδια αρχή ATS:

α) ορατότητες πτήσης μειωμένες σε όχι λιγότερο από 1.500 μ. μπορεί να επιτρέπονται για πτήσεις που διεξάγονται:

1) σε ταχύτητες οι οποίες, με την επικρατούσα ορατότητα, θα δώσουν επαρκή δυνατότητα έγκαιρης παρατήρησης άλλης κυκλοφορίας ή οποιωνδήποτε εμποδίων για αποφυγή σύγκρουσης, ή

2) σε περιπτώσεις στις οποίες η πιθανότητα συναντήσεων με άλλη κυκλοφορία φυσιολογικά θα είναι μικρή, π.χ. σε περιοχές μικρού όγκου κυκλοφορίας για αεροπορικές εφαρμογές σε χαμηλά επίπεδα.

β) μπορεί να επιτραπεί σε ελικόπτερα να επιχειρούν με ορατότητα πτήσης *μικρότερη από 1.500 μ.*, εάν ελίσσονται με ταχύτητα, που θα δώσει επαρκή δυνατότητα έγκαιρης παρατήρησης άλλης κυκλοφορίας ή οποιωνδήποτε εμποδίων για αποφυγή σύγκρουσης.

*** Τα ελάχιστα VMC, σε εναέριο χώρο κατηγορίας Α, περιλαμβάνονται για καθοδήγηση των χειριστών και δεν υποδηλώνουν αποδοχή πτήσεων VFR σε εναέριο χώρο κατηγορίας Α.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΕΞ ΟΨΕΩΣ

4.1 Εκτός από την περίπτωση που διεξάγονται ως ειδικές πτήσεις VFR, οι πτήσεις VFR πρέπει να διεξάγονται, έτσι ώστε τα αεροσκάφη να πετούν με συνθήκες ορατότητας και απόστασης από τα νέφη ίσες ή μεγαλύτερες από εκείνες που καθορίζονται στον πίνακα 3-1.

4.2 Εκτός από την περίπτωση που έχει ληφθεί εξουσιοδότηση από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, οι πτήσεις VFR δεν πρέπει να απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο εντός ζώνης ελέγχου, ή εισέρχονται στη ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου, ή στον κύκλου αεροδρομίου:

α) όταν η οροφή των νεφών είναι χαμηλότερη από 450 μ. (1.500 πόδια), ή

β) όταν η ορατότητα εδάφους είναι μικρότερη από 5 χλμ.

4.3 Οι πτήσεις VFR μεταξύ δύσης και ανατολής, ή οποιασδήποτε άλλης περιόδου μεταξύ δύσης και ανατολής του ηλίου, όπως ενδέχεται να καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ATS, πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με τις συνθήκες, που καθορίζονται από την αρχή αυτή.

4.4 Πτήσεις VFR δεν πρέπει να εκτελούνται, εκτός εάν εξουσιοδοτηθούν από την αρμόδια αρχή ATS:

α) πάνω από το FL 200,

β) σε διηχητικές και υπερηχητικές ταχύτητες.

4.5 Δεν πρέπει να παρέχεται εξουσιοδότηση σε πτήσεις VFR να επιχειρήσουν πάνω από το FL 290 σε περιοχές, όπου εφαρμόζονται ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού των 300 μέτρων (1.000 ποδών) πάνω από το FL 290.

4.6 Μια πτήση VFR δεν πρέπει να πετά, εκτός των περιπτώσεων αναγκαίας προσγείωσης ή απογείωσης, ή κατόπιν άδειας από την αρμόδια αρχή:

α) πάνω από τις πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων, οικισμών ή πάνω από υπαίθρια συγκέντρωση προσώπων, σε ύψος μικρότερο από 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το ψηλότερο εμπόδιο εντός ακτίνας 600 μ. από το αεροσκάφος,

β) οπουδήποτε αλλού εκτός όσων καθορίζονται στο 4.6 α), σε ύψος μικρότερο από 150 μ. (500 πόδια) πάνω από το έδαφος ή υδάτινη επιφάνεια.

Σημείωση.- Βλέπε επίσης το 3.1.2.

4.7 Εκτός εάν άλλως υποδεικνύεται στις εξουσιοδοτή-

σεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή έχει καθορισθεί από την αρμόδια αρχή ATS, οι πτήσεις VFR σε επίπεδη πλεύση, όταν επιχειρούν πάνω από τα 900 μ. (3.000 πόδια) από το έδαφος ή υδάτινη επιφάνεια, ή από υψηλότερο σημείο αναφοράς, όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ATS, πρέπει να διεξάγονται σε επίπεδο πτήσης ανάλογο του ίχνους, όπως καθορίζεται στους πίνακες επιπέδων πλεύσης στο Προσάρτημα 3.

4.8 Οι πτήσεις VFR πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του 3.6:

α) όταν επιχειρούν εντός εναέριου χώρου κατηγορίας B, C και D,

β) όταν αποτελούν μέρος κυκλοφορίας αεροδρομίου σε ελεγχόμενα αεροδρόμια, ή

γ) όταν επιχειρούν ως ειδικές VFR πτήσεις.

4.9 Μια πτήση VFR, που εκτελείται εντός ή προς περιοχές, ή κατά μήκος διαδρομών, που έχουν καθορισθεί από την αρμόδια αρχή ATS σύμφωνα με το 3.3.1.2 γ) ή δ), πρέπει να τηρούν συνεχή ακρόαση αερεπίγειας επικοινωνίας ομιλίας στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας, και να αναφέρει τη θέση της, όταν είναι αναγκαίο, στη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, που παρέχει υπηρεσία πληροφοριών πτήσης.

Σημείωση.- Βλέπε τις σημειώσεις που ακολουθούν το 3.6.5.1.

4.10 Αεροσκάφος, που επιχειρεί σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως, το οποίο επιθυμεί να αλλάξει σε κανόνες πτήσης δι' οργάνων πρέπει:

α) εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης, να διαβιβάζει τις απαραίτητες αλλαγές, που θα επέλθουν στο ισχύον σχέδιο πτήσης του, ή

β) εάν έτσι απαιτείται από το 3.3.1.2, να υποβάλλει σχέδιο πτήσης στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και να εξασφαλίζει εξουσιοδότηση, πριν συνεχίσει IFR, όταν είναι σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΔΙ' ΟΡΓΑΝΩΝ

5.1 Κανόνες που έχουν εφαρμογή σε όλες τις πτήσεις IFR

5.1.1 Εξοπλισμός Αεροσκαφών

Τα αεροσκάφη πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κατάλληλα όργανα και με εξοπλισμό ναυτιλίας κατάλληλο για την διαδρομή που θα πετάξουν.

5.1.2 Ελάχιστα Επίπεδα

Μια πτήση IFR, εκτός των περιπτώσεων αναγκαίας προσγείωσης ή απογείωσης, ή κατόπιν άδειας από την αρμόδια αρχή, πρέπει να πετά σε επίπεδο, που δεν είναι χαμηλότερα από ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσης, που έχει καθιερωθεί από το Κράτος, στην επικράτεια του οποίου υπερίπταται ή, όταν τέτοιο ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσης δεν έχει καθορισθεί:

α) πάνω από επιφάνειες εδάφους με μεγάλο υψόμετρο ή ορεινές περιοχές, σε επίπεδο που είναι τουλάχιστον 600 μ. (2.000 πόδια) πάνω από το ψηλότερο εμπόδιο, που βρίσκεται εντός 8 χλμ. από την υπολογιζόμενη θέση του αεροσκάφους,

β) οπουδήποτε άλλου, εκτός των οριζομένων στο α), σε επίπεδο τουλάχιστον 300 μ. (1.000 ποδών) πάνω από το ψηλότερο εμπόδιο, που βρίσκεται εντός 8 χλμ. από την υπολογιζόμενη θέση του αεροσκάφους.

Σημείωση 1.- Η υπολογιζόμενη θέση του αεροσκάφους θα λαμβάνει υπόψη την ακρίβεια ναυτιλίας, που μπορεί να επιτευχθεί στο αντίστοιχο τμήμα της διαδρομής, σε σχέση με τα βοηθήματα ναυτιλίας, που διατίθενται στο έδαφος και το αεροσκάφος.

Σημείωση 2.- Βλέπε επίσης το 3.1.2.

5.1.3 Αλλαγή από πτήση IFR σε πτήση VFR

5.1.3.1 Αεροσκάφος, που επιλέγει να αλλάξει τη διεξαγωγή της πτήσης του από συμμόρφωση με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων σε συμμόρφωση με κανόνες πτήσεως εξ όψεως, πρέπει, εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσεως, να γνωστοποιεί στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συγκεκριμένα, ότι η πτήση IFR ακυρώνεται και να κοινοποιεί προς αυτή τις αλλαγές που πρόκειται να γίνουν στο ισχύον σχέδιο πτήσεως.

5.1.3.2 Όταν αεροσκάφος, που επιχειρεί με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, πετά σε ή συναντά μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, δεν πρέπει να ακυρώνει το IFR σχέδιο πτήσης του, εκτός εάν προβλέπεται και υπάρχει πρόθεση, ότι η πτήση θα συνεχισθεί για εύλογο χρονικό διάστημα με αδιάλειπτες μετεωρολογικές συνθήκες όψεως.

5.2 Κανόνες που έχουν εφαρμογή σε πτήσεις IFR εντός ελεγχόμενου εναέριου χώρου

5.2.1 Οι πτήσεις IFR πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του 3.6, όταν επιχειρούν σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο.

5.2.2 Πτήση IFR, που εκτελείται σε ευθεία και οριζόντια εντός ελεγχόμενου εναέριου χώρου, πρέπει να πετάνε σε επίπεδο πλεύσης, ή, εάν έχει εξουσιοδοτηθεί να εκτελέσει τεχνική πορεία ανόδου, μεταξύ δύο επιπέδων ή πάνω από ένα επίπεδο, επιλεγμένο από:

α) τους πίνακες επιπέδων πλεύσης στο Προσάρτημα 3, ή

β) τροποποιημένο πίνακα επιπέδων πλεύσης, όταν έτσι καθορίζεται στο Προσάρτημα 3 για πτήση πάνω από το FL 410,

εκτός εάν η συσχέτιση των επιπέδων με το ίχνος, που περιγράφεται σε αυτό, δεν πρέπει να εφαρμοσθεί, όταν άλλως υποδεικνύεται στις εξουσιοδοτήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ATS με δημοσίευση στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών.

5.3 Κανόνες που έχουν εφαρμογή σε πτήσεις IFR εκτός ελεγχόμενου εναέριου χώρου

5.3.1 Επίπεδα Πλεύσης

Πτήση IFR, που εκτελείται ευθεία και οριζόντια εκτός ελεγχόμενου εναέριου χώρου, πρέπει να πετάει σε επίπεδο πλεύσης κατάλληλο για το ίχνος της, όπως προσδιορίζεται:

α) στους πίνακες επιπέδων πλεύσης στο Προσάρτημα 3, εκτός εάν άλλως καθορισθεί από την αρμόδια αρχή ATS για πτήση στα ή κάτω από τα 900 μ. (3.000 πόδια) πάνω από την μέση στάθμη θαλάσσης ή

β) σε τροποποιημένο πίνακα επιπέδων πλεύσης, όταν έτσι καθορίζεται σύμφωνα με το Προσάρτημα 3 για πτήση πάνω από το FL 410.

Σημείωση.- Η διάταξη αυτή δεν αποκλείει τη χρήση τεχνικής πορείας ανόδου από αεροσκάφη σε υπερηχητική πτήση.

5.3.2 Επικοινωνίες

Πτήση IFR, που εκτελείται εκτός ελεγχόμενου εναέριου χώρου αλλά μέσα ή προς περιοχές, ή κατά μήκος διαδρομών, που έχουν ορισθεί από την αρμόδια αρχή

ATS σύμφωνα με το 3.3.1.2 γ) ή δ), πρέπει να τηρεί ακρόαση αερεπίγειας επικοινωνίας ομιλίας στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας και να εξασφαλίζει αμφίδρομη επικοινωνία, όταν είναι αναγκαίο, με τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, που παρέχει υπηρεσία πληροφοριών πτήσης.

Σημείωση.- Βλέπε τις σημειώσεις που ακολουθούν το 3.6.5.1.

5.3.3 Αναφορές θέσης

Πτήση IFR, που διεξάγεται εκτός ελεγχόμενου εναέριου χώρου και υποχρεούται από την αρμόδια αρχή ATS να:

– υποβάλλει σχέδιο πτήσης,

– τηρεί ακρόαση αερεπίγειας επικοινωνίας ομιλίας στον κατάλληλο δίαυλο επικοινωνίας και να εξασφαλίζει αμφίδρομη επικοινωνία, όταν είναι αναγκαίο, με τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, που παρέχει υπηρεσία πληροφοριών πτήσης,

πρέπει να αναφέρει τη θέση της, όπως ορίζεται στο 3.6.3 για ελεγχόμενες πτήσεις.

Σημείωση.- Αεροσκάφη, που επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, ενώ επιχειρούν IFR εντός καθορισμένου συμβουλευτικού εναέριου χώρου, αναμένεται να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του 3.6, εκτός του ότι το σχέδιο πτήσεως και οι αλλαγές του δεν υπόκεινται σε εξουσιοδοτήσεις και ότι θα τηρείται αμφίδρομη επικοινωνία με τη μονάδα, που παρέχει τη συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1. ΣΗΜΑΤΑ

(Σημείωση.– Βλέπε Κεφάλαιο 3, 3.4 του Παραρτήματος)

1. ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Σημείωση 1.– Καμιά από τις διατάξεις στο παρόν τμήμα δεν πρέπει να αποκλείει τη χρήση, από αεροσκάφος που κινδυνεύει, οποιουδήποτε μέσου διαθέτει για να προσελκύσει την προσοχή, να κάνει γνωστή την θέση του και να επιτύχει βοήθεια.

Σημείωση 2.– Για πλήρεις λεπτομέρειες των διαδικασιών τηλεπικοινωνιακών εκπομπών για τα σήματα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης, βλέπε το Παράρτημα 10, Τόμος II, Κεφάλαιο 5.

Σημείωση 3.– Για λεπτομέρειες οπτικών σημάτων Έρευνας και Διάσωσης, βλέπε το Παράρτημα 12.

1.1 Σήματα κινδύνου

Τα ακόλουθα σήματα, είτε χρησιμοποιούνται μαζί είτε χωριστά, σημαίνουν ότι απειλείται σοβαρός και επικείμενος κίνδυνος και ότι απαιτείται άμεση βοήθεια:

α) σήμα που εκπέμπεται ραδιοτηλεγραφικά ή με οποιαδήποτε άλλη σημαντική μέθοδο, αποτελούμενο από την ομάδα SOS (. . . – – – . . . στον Κώδικα Μορς),

β) σήμα κινδύνου που εκπέμπεται ραδιοτηλεφωνικά αποτελούμενο από την εκφώνηση της λέξης “MAYDAY”,

γ) σήμα κινδύνου που στέλνεται μέσω ζεύξης δεδομένων και εκπέμπει το σκοπό της λέξης “MAYDAY”,

δ) ρουκέτες ή βολίδες που ρίχνουν κόκκινες φωτοβολίδες, πυροδοτούμενες από μια κάθε φορά σε σύντομα χρονικά διαστήματα,

ε) φωτιστικές φωτοβολίδες κόκκινου χρώματος που πέφτουν με αλεξίπτωτα.

Σημείωση.– Το Άρθρο 41 των ITU Radio Regulations (No 3268, 3270 και 3271) παρέχει πληροφορίες για τα σήματα συναγερμού για ενεργοποίηση ραδιοτηλεγραφικών και ραδιοτηλεφωνικών συστημάτων αυτόματης συνέγερσης.

3268 Το ραδιοτηλεγραφικό σήμα συναγερμού αποτελείται από μια σειρά από 12 παύλες, που εκπέμπονται σε 1 λεπτό, η διάρκεια κάθε παύλας είναι 4 δευτερόλεπτα και το διάστημα μεταξύ δύο συνεχών παυλών 1 δευτερόλεπτο. Η εκπομπή μπορεί να γίνει με το χέρι αλλά συνιστάται να γίνεται μέσω αυτόματου οργάνου.

3270 Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα συναγερμού αποτελείται από δύο ουσιωδώς ημιτονικούς τόνους ακουστικής συχνότητας, που εκπέμπονται διαδοχικά. Ο ένας τόνος πρέπει να έχει συχνότητα 2200 Hz και ο άλλος 1300 Hz, με διάρκεια κάθε τόνου 250 χιλιοστών του δευτερολέπτου (milliseconds).

3271 Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα συναγερμού, όταν ενεργοποιείται με αυτόματα μέσα, πρέπει να στέλνεται συνεχώς για περίοδο τουλάχιστον 30 δευτερολέπτων, αλλά να μην υπερβαίνει το 1 λεπτό. Όταν ενεργοποιείται με άλλα μέσα, το σήμα πρέπει να στέλνεται συνεχώς, κατά το πρακτικώς δυνατόν, για διάστημα ενός λεπτού περίπου.

1.2 Σήματα Επείγουσας Ανάγκης

1.2.1 Τα ακόλουθα σήματα, που χρησιμοποιούνται είτε μαζί είτε χωριστά, σημαίνουν ότι αεροσκάφος επιθυμεί να γνωστοποιήσει δυσκολίες, που το αναγκάζουν να προσγειωθεί, χωρίς να απαιτείται άμεση βοήθεια:

α) το επαναλαμβανόμενο άναμμα και σβήσιμο των φώτων προσγείωσης, ή

β) το επαναλαμβανόμενο άναμμα και σβήσιμο των φώτων ναυτιλίας, με τέτοιο τρόπο, ώστε να διαφέρει από τα αναλάμποντα φώτα ναυτιλίας.

1.2.2 Τα ακόλουθα σήματα, που χρησιμοποιούνται είτε μαζί είτε χωριστά, σημαίνουν ότι αεροσκάφος έχει να εκπέμψει ένα πολύ επείγον μήνυμα, που αφορά την ασφάλεια πλοίου, αεροσκάφους ή άλλου οχήματος, ή κάποιου ατόμου, που επιβαίνει στο αεροσκάφος ή είναι ορατό από το αεροσκάφος:

α) σήμα που εκπέμπεται ραδιοτηλεγραφικά ή με οποιαδήποτε άλλη σημαντική μέθοδο, αποτελούμενο από την ομάδα XXX,

β) επείγον ραδιοτηλεφωνικό σήμα αποτελούμενο από την εκφώνηση των λέξεων PAN, PAN,

γ) επείγον μήνυμα που στέλνεται μέσω ζεύξης δεδομένων και εκπέμπει το σκοπό των λέξεων PAN, PAN.

2. ΣΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗΣ

2.1 Σήματα προερχόμενα από το αναχαιτίζον αεροσκάφος και απαντήσεις του αναχαιτιζόμενου

Σειρά	*Σήματα ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝΤΟΣ α/φους*	*Ερμηνεία*	*Απαντήσεις ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟΥ*	*Ερμηνεία*
1	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Ταλάντευση αεροσκάφους και αναβοσβήσιμο των φώτων ναυτιλίας σε ακανόνιστα διαστήματα (και φώτα προσγείωσης στην περίπτωση ελικοπτέρου), από θέση ελαφρώς πάνω και μπροστά, και συνήθως αριστερά, του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους (ή δεξιά εάν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος είναι ελικόπτερο) και, μετά την επιβεβαίωση λήψης, αργή οριζόντια στροφή, συνήθως προς τα αριστερά (ή προς τα δεξιά στην περίπτωση ελικοπτέρου) προς την επιθυμητή πορεία. *Σημείωση 1.– Οι μετεωρολογικές συνθήκες ή η μορφολογία του εδάφους μπορεί να αναγκάσουν το αναχαιτίζον αεροσκάφος να αντιστρέψει τις θέσεις και την κατεύθυνση της στροφής που δίνονται ανωτέρω στη Σειρά 1.* *Σημείωση 2.– Εάν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος δεν μπορεί να παρακολουθήσει το αναχαιτίζον αεροσκάφος, το τελευταίο αναμένεται να εκτελέσει μια σειρά από ίχνη σχήματος διαδικασίας κράτησης και να ταλαντεύεται κάθε φορά που προσπερνά το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος.*	Έχετε αναχαιτισθεί. Ακολουθήστε με.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Ταλάντευση αεροσκάφους, αναβοσβήσιμο των φώτων ναυτιλίας σε ακανόνιστα διαστήματα και ακολουθία του αναχαιτίζοντος *Σημείωση.– Επιπρόσθετες ενέργειες που απαιτείται να λαμβάνονται από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος καθορίζονται στο Κεφάλαιο 3, 3.8.*	Έγινε κατανοητό, θα συμμορφωθώ
2	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Απότομος ελιγμός αποχώρησης από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος που αποτελείται από στροφή ανόδου 90 μοιρών ή περισσότερο χωρίς διασταύρωση της γραμμής πτήσης του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.	Μπορείτε να συνεχίσετε.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Ταλάντευση του αεροσκάφους.	Έγινε κατανοητό, θα συμμορφωθώ.
3	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Κατεβάζει το σύστημα προσγείωσης (εάν υπάρχει), δείχνει σταθερά φώτα προσγείωσης και υπερίπταται του εν χρήσει διαδρόμου ή, εάν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος είναι ελικόπτερο, υπερίπταται της περιοχής προσγείωσης ελικοπτέρων. Στην περίπτωση ελικοπτέρων το αναχαιτίζον ελικόπτερο εκτελεί προσέγγιση προσγείωσης, παραμένοντας μετέωρο κοντά στην περιοχή προσγείωσης.	Προσγειωθείτε σε αυτό το αεροδρόμιο.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Κατεβάζει το σύστημα προσγείωσης, (εάν υπάρχει), δείχνει σταθερά φώτα προσγείωσης και ακολουθεί το αναχαιτίζον αεροσκάφος και, εάν, μετά από υπέρπτηση του εν χρήσει διαδρόμου ή της περιοχής προσγείωσης ελικοπτέρων, η προσγείωση κρίνεται ασφαλής, συνεχίζει για προσγείωση.	Έγινε κατανοητό, θα συμμορφωθώ.

2.2 Σήματα προερχόμενα από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος και απαντήσεις από το αναχαιτίζον

Α/Α	*Σήματα ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝΤΟΣ α/φους*	*Ερμηνεία*	*Απαντήσεις ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟΥ*	*Ερμηνεία*
4	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Ανεβάζει το σύστημα προσγείωσης (εάν υπάρχει) και αναβοσβήνει τα φώτα προσγείωσης όταν διέρχεται άνωθεν του εν χρήσει διαδρόμου ή της περιοχής προσγείωσης ελικοπτέρων σε ύψος μεγαλύτερο των 300 μ. (1.000 ποδών) αλλά μικρότερο των 600 μ. (2.000 ποδών) (στην περίπτωση ελικοπτέρου, σε ύψος μεγαλύτερο των 50 μ. (170 ποδών) αλλά μικρότερο των 100 μ. (330 ποδών)) πάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου, και συνεχίζει να κάνει κλύκλο στον εν χρήσει διάδρομο ή την περιοχή προσγείωσης ελικοπτέρων. Εάν δεν μπορεί να αναβοσβήσει τα φώτα προσγείωσης, αναβοσβήνει οποιαδήποτε άλλα διαθέσιμα φώτα.	Αεροδρόμιο που έχετε υποδείξει είναι ακατάλληλο.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Εάν είναι επιθυμητό το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος να ακολουθήσει το αναχαιτίζον σε εναλλακτικό αεροδρόμιο, το αναχαιτίζον αεροσκάφος ανεβάζει το σύστημα προσγείωσης (εάν υπάρχει) και χρησιμοποιεί τα σήματα της Σειράς 1 που καθορίζονται για αναχαιτίζον αεροσκάφος.	Έγινε κατανοητό, ακολουθήστε με.

			Εάν αποφασισθεί να αφεθεί το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, το αναχαιτίζον αεροσκάφος χρησιμοποιεί τα σήματα της Σειράς 2 που καθορίζονται για αναχαιτίζον αεροσκάφος.	Έγινε κατανοητό, μπορείτε να συνεχίσετε.
5	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Κανονικό άναμμα και σβήσιμο όλων των διαθέσιμων φώτων αλλά κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διαφέρουν από τα αναλάμποντα φώτα.	Δεν μπορώ να συμμορφωθώ.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Χρησιμοποίηση των σημάτων της Σειράς 2 που καθορίζονται για αναχαιτίζον αεροσκάφος.	Έγινε κατανοητό.
6	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Ακανόνιστο αναβοσβήσιμο όλων των διαθέσιμων φώτων.	Είμαι σε κατάσταση ανάγκης.	ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ – Χρησιμοποίηση των σημάτων της Σειράς 2 που καθορίζονται για αναχαιτίζον αεροσκάφος.	Έγινε κατανοητό.

3. ΟΠΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΜΗ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ, ΠΟΥ ΙΠΤΑΤΑΙ ΕΝΤΟΣ Ή ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΕΙΣΕΛΘΕΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ, ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΗ Ή ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Κατά την ημέρα και κατά τη νύχτα, μια σειρά βολίδων, που εκτοξεύεται από το έδαφος ανά διαστήματα 10 δευτερολέπτων, και η καθεμιά δείχνει, κατά την έκρηξη, κόκκινες και πράσινες λάμψεις ή αστερία, θα υποδηλώνει σε ένα μη εξουσιοδοτημένο αεροσκάφος, ότι πετάει εντός ή πρόκειται να εισέλθει σε περιορισμένη, απαγορευμένη η επικίνδυνη περιοχή, και ότι το αεροσκάφος πρέπει να κάνει τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες.

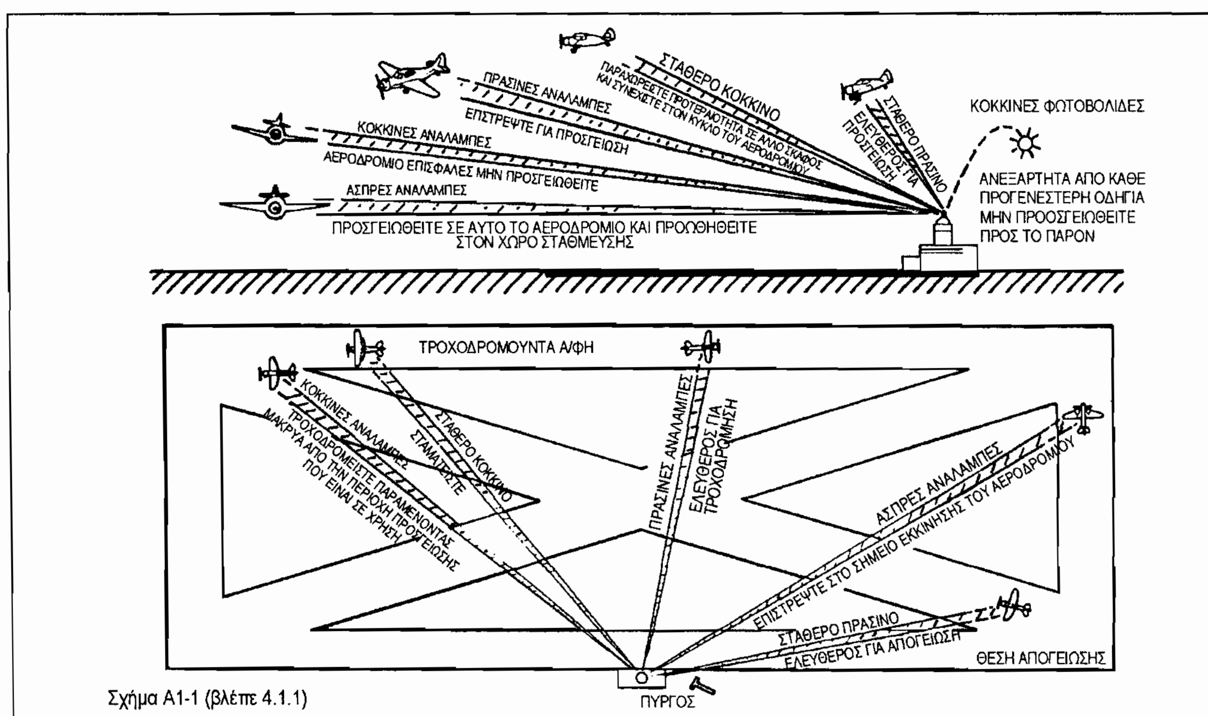
4. ΣΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

4.1 Φωτεινά και πυροτεχνικά σήματα

4.1.1 Οδηγίες

	Φώτα	*Από τον έλεγχο αεροδρομίου προς:*	
		Αεροσκάφος εν πτήσει	*Αεροσκάφος επί του εδάφους*
Κατευθύνεται προς το εμπλεκόμενο αεροσκάφος (βλέπε Σχήμα Α1-1).	Σταθερό πράσινο	Ελεύθερος για προσγείωση	Ελεύθερος για απογείωση
	Σταθερό κόκκινο	Παραχωρείστε προτεραιότητα σε άλλο αεροσκάφος και συνεχίστε στον κύκλο του αεροδρομίου	Σταματείστε
	Σειρά πράσινων αναλαμπών	Επιστρέψτε για προσγείωση*	Ελεύθερος για τροχοδόμηση
	Σειρά κόκκινων αναλαμπών	Αεροδρόμιο επισφαλές, μην προσγειωθείτε	Τροχοδρομείστε μακριά από την εν χρήσει περιοχή προσγείωσης
	Σειρά άσπρων αναλαμπών	Προσγειωθείτε σε αυτό το αεροδρόμιο και προωθηθείτε στο χώρο στάθμευσης*	Επιστρέψτε στο σημείο εκκίνησης του αεροδρομίου
Κόκκινες φωτοβολίδες		Ανεξάρτητα από κάθε προγενέστερη οδηγία, μην προσγειωθείτε προς το παρόν	————

* *Εξουσιοδοτήσεις για προσγείωση και για τροχοδρόμηση θα δοθούν στον κατάλληλο χρόνο.*



Σχήμα Α1-1 (βλέπε 4.1.1)

4.1.2 Επιβεβαίωση λήψης από αεροσκάφος

α) *Εν πτήσει:*

1) Κατά τη διάρκεια των ωρών της ημέρας:
   — ταλαντεύοντας τις πτέρυγες του αεροσκάφους,

Σημείωση.– Το σήμα αυτό δεν αναμένεται στο βασικό και στο τελικό σκέλος της προσέγγισης.

2) Κατά τη διάρκεια των ωρών του σκότους:
   — αναβοσβήνοντας δύο φορές τα φώτα προσγείωσης του αεροσκάφους ή, εφόσον δεν διαθέτει, αναβοσβήνοντας δύο φορές τα φώτα ναυτιλίας του.

β) *Όταν είναι στο έδαφος:*

1) Κατά τη διάρκεια των ωρών με φως της ημέρας:
   — κινώντας τα πηδάλια κλίσεως ή διευθύνσεως του αεροσκάφους,

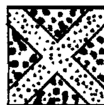
2) Κατά τη διάρκεια των ωρών του σκότους:
   — αναβοσβήνοντας δύο φορές τα φώτα προσγείωσης του αεροσκάφους ή, εφόσον δεν διαθέτει, αναβοσβήνοντας δύο φορές τα φώτα ναυτιλίας του.

4.2 Οπτικά Σήματα Εδάφους

Σημείωση.- Για λεπτομέρειες των οπτικών βοηθημάτων εδάφους, βλέπε Παράρτημα 14.

4.2.1 Απαγόρευση προσγείωσης

Οριζόντιο κόκκινο τετράγωνο πλαίσιο με κίτρινες διαγώνιους (Σχήμα Α1-2), όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι απαγορεύονται οι προσγειώσεις και ότι η απαγόρευση αυτή είναι ενδεχόμενο να παραταθεί.



Σχήμα Α1-2

4.2.2 Ανάγκη για ειδικές προφυλάξεις κατά την προσέγγιση ή προσγείωση

Οριζόντιο κόκκινο τετράγωνο πλαίσιο με μια κίτρινη διαγώνιο (Σχήμα Α1-3), όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι λόγω της κακής κατάστασης της περιοχής ελιγμών, ή για οποιοδήποτε άλλο λόγο, πρέπει να τηρηθούν ειδικές προφυλάξεις κατά την προσέγγιση για προσγείωση ή την προσγείωση.



Σχήμα Α1-3

4.2.3 Χρήση διαδρόμων και τροχοδρόμων

4.2.3.1. Οριζόντιος λευκός αλτήρας γυμναστικής (Σχήμα Α1-4), όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι τα αεροσκάφη οφείλουν να προσγειώνονται, απογειώνονται και τροχοδρομούν, μόνο στους διαδρόμους και τροχοδρόμους.



Σχήμα Α1-4

4.2.3.2. Ο ίδιος οριζόντιος λευκός αλτήρας γυμναστικής όπως στο 4.2.3.1 αλλά με μια μαύρη λωρίδα τοποθετημένη κάθετα προς τον άξονα και διαμετρικά σε κάθε κυκλικό τμήμα του αλτήρα (Σχήμα Α1-5), όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι τα αεροσκάφη οφείλουν να προσγειώνονται και να απογειώνονται μόνον στους διαδρόμους, αλλά οι άλλοι ελιγμοί δεν περιορίζονται κατ' ανάγκη στους διαδρόμους και τροχοδρόμους.



Σχήμα Α1-5

4.2.4 Κλειστοί διάδρομοι ή τροχόδρομοι

Σταυροί απλού ευδιάκριτου χρώματος, κίτρινου ή λευκού (Σχήμα Α1-6), που επιδεικνύονται οριζόντια στους διαδρόμους και τροχοδρόμους ή τμήματα αυτών, υποδηλώνουν περιοχή ακατάλληλη για κίνηση αεροσκαφών.

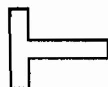


Σχήμα Α1-6

4.2.5 Κατευθύνσεις για προσγείωση ή απογείωση

4.2.5.1. Οριζόντιο λευκό ή πορτοκαλί "Τ" προσγείωσης (Σχήμα Α1-6), υποδηλώνει την κατεύθυνση, που πρέπει να χρησιμοποιηθεί από αεροσκάφος για προσγείωση και απογείωση, οι οποίες πρέπει να εκτελούνται σε κατεύθυνση παράλληλη με τον άξονά του και προς το σταυρό.

Σημείωση.– Όταν χρησιμοποιείται κατά τη νύχτα, το "Τ" *προσγείωσης είτε φωτίζεται είτε σκιαγραφείται με λευκά φώτα.*



Σχήμα Α1-7

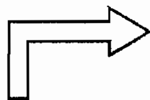
4.2.5.2 Ομάδα από δύο ψηφία (Σχήμα Α1-8), που επιδεικνύεται κατακόρυφα επί του ή κοντά στον πύργο ελέγχου αεροδρομίου, υποδηλώνει προς τα αεροσκάφη, που βρίσκονται στην περιοχή ελιγμών, την κατεύθυνση για απογείωση, εκφραζόμενη σε μονάδες των 10 μοιρών, προς την πλησιέστερη δεκάδα μοιρών της μαγνητικής πυξίδας.



Σχήμα Α1-8

4.2.6 Δεξιόστροφη κυκλοφορία

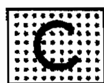
Όταν επιδεικνύεται σε περιοχή σημάτων, ή οριζόντια στο τέλος του διαδρόμου ή λωρίδας εν χρήσει, ένα δεξιόστροφο βέλος έντονου χρώματος (Σχήμα Α1-9), υποδηλώνει, ότι οι στροφές πρέπει να γίνονται προς τα δεξιά πριν την προσγείωση και μετά την απογείωση.



Σχήμα Α1-9

4.2.7 Γραφείο αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

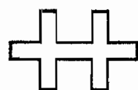
Το γράμμα "C" που επιδεικνύεται κατακόρυφα σε μαύρο χρώμα έναντι κίτρινου βάθους (Σχήμα Α1-10), υποδηλώνει την τοποθεσία του γραφείου αναφορών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας



Σχήμα Α1-10

4.2.8 Εκτέλεση πτήσεων ανεμοπτέρων

Διπλός λευκός σταυρός, που επιδεικνύεται οριζόντια (Σχήμα Α1-11) στην περιοχή σημάτων, υποδηλώνει, ότι το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται από ανεμόπτερα και ότι εκτελούνται πτήσεις ανεμοπτέρων.



Σχήμα Α1-11

5. ΣΗΜΑΤΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ

5.1 Από σηματωρό προς αεροσκάφος

Σημείωση 1.– Τα σήματα αυτά έχουν σχεδιαστεί για χρήση από σηματωρό, με τα χέρια φωτισμένα, όταν είναι αναγκαίο για να διευκολύνεται η παρατήρηση από το χειριστή, και ο οποίος βλέπει προς το αεροσκάφος, σε θέση:

α) για αεροσκάφη σταθερών πτερύγων, στην αριστερή πλευρά του αεροσκάφους, όπου φαίνεται καλύτερα από το χειριστή, και

β) για ελικόπτερα, όπου ο σηματωρός μπορεί να φαίνεται καλύτερα από το χειριστή.

Σημείωση 2.– Η σημασία των σχετικών σημάτων παραμένει η ίδια είτε κρατούνται ράβδοι, φωτισμένες ράβδοι είτε πυρσοί.

Σημείωση 3.– Οι κινητήρες του αεροσκάφους αριθμούνται για το σηματωρό, που κοιτάζει προς το αεροσκάφος, από τα δεξιά προς τα αριστερά (δηλαδή, ο Νο 1 κινητήρας είναι ο αριστερός εξωτερικός κινητήρας).

Σημείωση 4.– Σήματα, που σημειώνονται με αστερίσκο (*), έχουν σχεδιαστεί για χρήση προς αιωρούμενα ελικόπτερα.

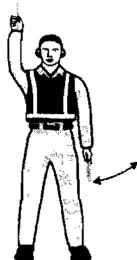
Σημείωση 5.– Οι αναφορές σε ράβδους μπορεί επίσης να θεωρείται, ότι αφορούν ρακέτες πινγκ-πονγκ φωσφορίζουσες την ημέρα ή γάντια (μόνο ημέρα).

Σημείωση 6.– Οι αναφορές στο σηματωρό μπορεί επίσης να θεωρείται, ότι αφορούν τον καθοδηγητή.

5.1.1 Πριν από τη χρήση των κατωτέρω σημάτων, ο σηματωρός πρέπει να εξακριβώνει, ότι η περιοχή, εντός της οποίας πρόκειται να καθοδηγηθεί αεροσκάφος, είναι ελεύθερη από αντικείμενα, στα οποία το αεροσκάφος, συμμορφούμενο με το 3.4.1, θα μπορούσε διαφορετικά να χτυπήσει.

Σημείωση.– Η σχεδίαση πολλών αεροσκαφών είναι τέτοια, ώστε δεν μπορεί πάντοτε να παρακολουθείται η τροχιά των ακροπτερυγίων, κινητήρων και άλλων ακραίων σημείων, οπτικά από το πιλοτήριο, όταν το αεροσκάφος εκτελεί ελιγμούς στο έδαφος.

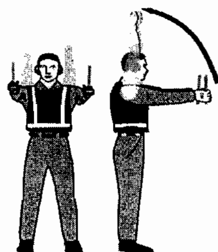
1. Σηματωρός στο ακροπτερύγιο / καθοδήγηση



Σηκώστε το δεξί χέρι πάνω από το ύψος της κεφαλής με τη ράβδο να δείχνει προς τα πάνω. Κινήστε το αριστερό χέρι προς το σώμα με τη ράβδο να δείχνει προς τα κάτω.

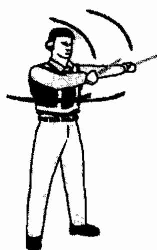
Σημείωση. - Αυτό το σήμα παρέχει ένδειξη από πρόσωπο τοποθετήμενο στο ακροπτερύγιο του αεροσκάφους, προς το χειριστή/ καθοδηγητή/ χειριστή ώθησης προς τα οπίσω, ότι η κίνηση του αεροσκάφους προς/ από τη θέση στάθμευσης θα είναι ανεμπόδιστη.

2. Αναγνώριση πύλης



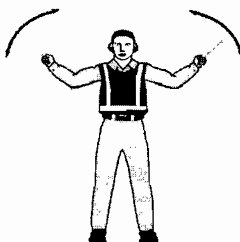
Σηκώστε τους βραχίονες πλήρως εκτεταμένους ίσια πάνω από την κεφαλή με τις ράβδους να δείχνουν προς τα πάνω.

3. Κινηθείτε προς τον επόμενο σηματωρό ή όπως σας καθοδηγεί ο πύργος ελέγχου/έλεγχος εδάφους



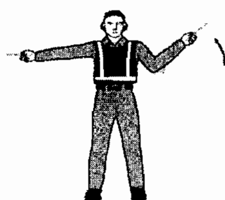
Σηκώστε και τους δύο βραχίονες. Κινήστε και εκτείνατε τους βραχίονες εξωτερικά προς τις πλευρές του σώματος και δείξτε με τις ράβδους την κατεύθυνση του επόμενου σηματωρού ή την περιοχή τροχοδρόμησης.

4. Κινηθείτε προς τα εμπρός



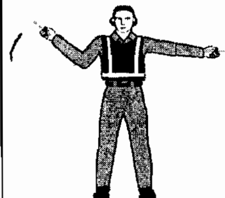
Λυγίστε τους εκτεταμένους βραχίονες στους αγκώνες και κινήστε τις ράβδους πάνω-κάτω από το ύψος του στήθους έως την κεφαλή.

5 α). Στρίψτε αριστερά
(από τη σκοπιά του χειριστή)



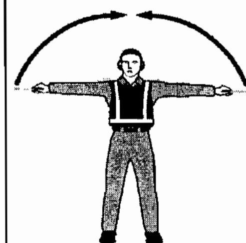
Με το δεξί χέρι και τη ράβδο τεντωμένα σε γωνία 90° με το σώμα, κάντε το σήμα "κίνησης προς τα εμπρός" με το αριστερό χέρι. Ο ρυθμός κίνησης του σήματος υποδεικνύει στο χειριστή το βαθμό στροφής του αεροσκάφους.

5 β). Στρίψτε δεξιά
(από τη σκοπιά του χειριστή)



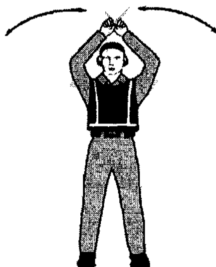
Με το αριστερό χέρι και τη ράβδο τεντωμένα σε γωνία 90° με το σώμα, κάντε το σήμα "κίνησης προς τα εμπρός" με το δεξί χέρι. Ο ρυθμός κίνησης του σήματος υποδεικνύει στο χειριστή το βαθμό στροφής του αεροσκάφους.

6 α). Κανονική ακινητοποίηση



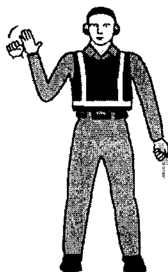
Πλήρως εκτεταμένοι βραχίονες και ράβδοι σε γωνία 90° προς τα πλάγια και αργή κίνηση πάνω από την κεφαλή έως ότου διασταυρωθούν οι ράβδοι.

6 β). Ακινητοποίηση έκτακτης ανάγκης



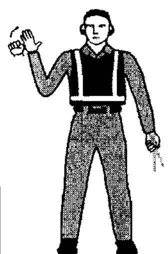
Εκτείνατε απότομα τους βραχίονες και τις ράβδους πάνω από την κεφαλή, διασταυρώνοντας τις ράβδους.

7 α). Δέσιμο φρένων



Σηκώστε το χέρι μόλις πάνω από τον ώμο με ανοιχτή παλάμη. Εξασφαλίζοντας οπτική επαφή με το πλήρωμα διακυβέρνησης, κλείστε το χέρι σε γροθιά. **Μην** μετακινηθείτε μέχρι να ληφθεί σήμα επιβεβαίωσης από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

7 β). Απελευθέρωση φρένων



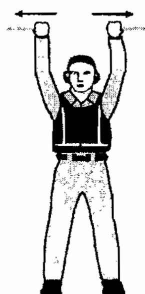
Σηκώστε το χέρι μόλις πάνω από τον ώμο με γροθιά. Εξασφαλίζοντας οπτική επαφή με το πλήρωμα διακυβέρνησης, ανοίξτε την παλάμη. **Μην** μετακινηθείτε μέχρι να ληφθεί σήμα επιβεβαίωσης από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

8 α). Εμποδιστήρες τοποθετήθηκαν



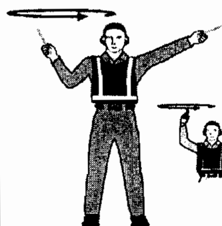
Με τους βραχίονες και τις ράβδους πλήρως εκτεταμένους πάνω από την κεφαλή, κινήστε τις ράβδους προς τα μέσα με "απότομη" κίνηση μέχρι να έρθουν σε επαφή. Εξασφαλίστε ότι ελήφθη επιβεβαίωση από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

8 β). Εμποδιστήρες αφαιρέθηκαν



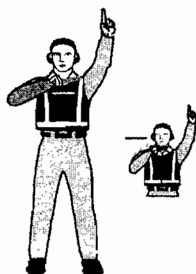
Με τους βραχίονες και τις ράβδους πλήρως εκτεταμένους πάνω από την κεφαλή, κινήστε τις ράβδους προς τα έξω με "απότομη" κίνηση. **Μην** αφαιρείτε τους εμποδιστήρες μέχρι να εξουσιοδοτηθείτε από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

9. Εκκίνηση κινητήρα(ων)



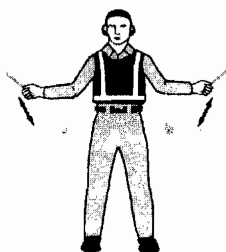
Σηκώστε το δεξί χέρι στο ύψος της κεφαλής με τη ράβδο να δείχνει προς τα πάνω και αρχίστε κυκλική κίνηση με το χέρι. Την ίδια στιγμή, με το αριστερό χέρι σηκωμένο πάνω από την κεφαλή, δείξτε τον κινητήρα που πρόκειται να εκκινήσει.

10. Κράτηση κινητήρων



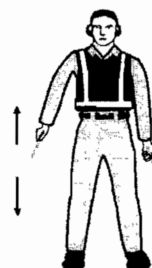
Εκτείνατε το βραχίονα με τη ράβδο μπροστά από το σώμα στο ύψος του ώμου. Κινήστε το χέρι και τη ράβδο πάνω από τον αριστερό ώμο και τραβήξτε τη ράβδο πάνω από το δεξιό ώμο σε κίνηση κοπής του λαιμού.

11. Επιβράδυνση



Κινήστε τους βραχίονες εκτεταμένους προς τα κάτω σε κίνηση χειρονομίας, κινώντας τις ράβδους πάνω-κάτω από τη μέση προς τα γόνατα.

12. Επιβράδυνση κινητήρα(ων) στην ενδεικνυόμενη πλευρά



Με τους βραχίονες κάτω με τις ράβδους προς το έδαφος, κινήστε είτε το δεξί είτε το αριστερό χέρι πάνω-κάτω δείχνοντας τον κινητήρα(ες) της αριστερής ή δεξιάς πλευράς αντίστοιχα που θα πρέπει να επιβραδυνθεί.

13. Κινηθείτε προς τα πίσω



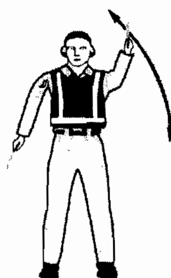
Με τους βραχίονες μπροστά από το σώμα στο ύψος της μέσης, περιστρέψατε τους βραχίονες σε κίνηση προς τα εμπρός. Για να σταματήσετε τη προς τα πίσω κίνηση, χρησιμοποιείστε τα σήματα 6α) και 6β).

14 α). Στροφές κατά την κίνηση προς τα πίσω (για την ουρά προς τα δεξιά)



Δείξτε προς τα κάτω τον αριστερό βραχίονα με τη ράβδο και φέρτε το δεξιό βραχίονα από κατακόρυφη θέση πάνω από την κεφαλή σε οριζόντια θέση προς τα εμπρός, επαναλαμβάνοντας την κίνηση του δεξιού βραχίονα.

14 β). Στροφές κατά την κίνηση προς τα πίσω (για την ουρά προς τα αριστερά)



Δείξτε προς τα κάτω το δεξιό βραχίονα με τη ράβδο και φέρτε τον αριστερό βραχίονα από κατακόρυφη θέση πάνω από την κεφαλή σε οριζόντια θέση προς τα εμπρός, επαναλαμβάνοντας την κίνηση του αριστερού βραχίονα.

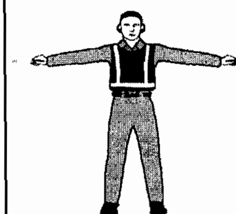
15. Θετικόν / ελεύθερος (all clear)



Σηκώστε το δεξιό βραχίονα στο ύψος της κεφαλής με τη ράβδο να δείχνει προς τα πάνω ή δείξτε το χέρι με τον αντίχειρα σηκωμένο. Ο αριστερός βαχίονας παραμένει στο πλάι του γόνατου.

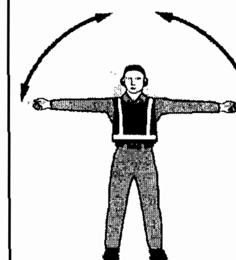
Σημείωση. - Αυτό το σήμα χρησιμοποιείται επίσης ως σήμα επικοινωνίας τεχνικών / εξυπηρέτησης.

***16. Αιώρηση**



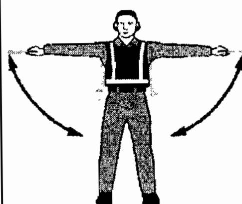
Εκτείνατε πλήρως τους βραχίονες και τις ράβδους σε γωνία 90° στα πλάγια.

***17. Κίνηση προς τα πάνω**



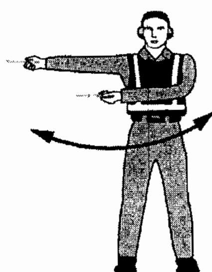
Εκτείνατε πλήρως τους βραχίονες και τις ράβδους σε γωνία 90° στα πλάγια και, με τις παλάμες προς τα πάνω, κινήστε τα χέρια προς τα πάνω. Η ταχύτητα της κίνησης υποδηλώνει το βαθμό ανόδου.

***18. Κίνηση προς τα κάτω**



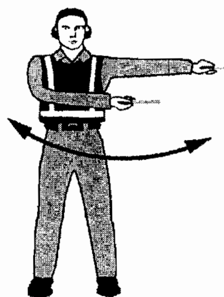
Εκτείνατε πλήρως τους βραχίονες και τις ράβδους σε γωνία 90° στα πλάγια και, με τις παλάμες προς τα κάτω, κινήστε τα χέρια προς τα κάτω. Η ταχύτητα της κίνησης υποδηλώνει το βαθμό καθόδου.

***19 α). Κίνηση οριζόντια αριστερά (από τη σκοπιά του χειριστή)**



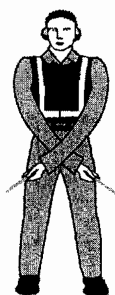
Εκτείνατε το βραχίονα οριζόντια σε γωνία 90° προς τη δεξιά πλευρά του σώματος. Κινήστε τον άλλο βραχίονα προς την ίδια κατεύθυνση με κίνηση σάρωσης.

***19 β). Κίνηση οριζόντια δεξιά (από τη σκοπιά του χειριστή)**



Εκτείνατε το βραχίονα οριζόντια σε γωνία 90° προς την αριστερή πλευρά του σώματος. Κινήστε τον άλλο βραχίονα προς την ίδια κατεύθυνση με κίνηση σάρωσης.

***20. Προσγείωση**



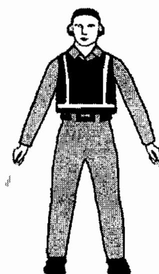
Διασταυρώστε τους βραχίονες με τις ράβδους προς τα κάτω και μπροστά από το σώμα.

21. Φωτιά



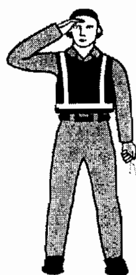
Κινήστε τη ράβδο του δεξιού χεριού σε κίνηση ανεμιστήρα από τον ώμο προς το γόνατο, ενώ την ίδια στιγμή δείχνετε με τη ράβδο του αριστερού χεριού την περιοχή της φωτιάς.

22. Κρατήστε τη θέση σας/ αναμείνατε



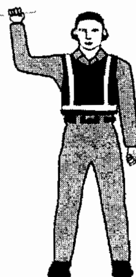
Εκτείνατε πλήρως τους βραχίονες και τις ράβδους προς τα κάτω σε γωνία 45° προς τα πλάγια. Κρατήστε τη θέση σας μέχρι το αεροσκάφος να είναι έτοιμο για τον επόμενο ελιγμό.

23. Αποδέσμευση αεροσκάφους



Εκτελέστε τυπικό χαιρετισμό με το δεξί χέρι ή/και τη ράβδο για να αποδεσμεύσετε το αεροσκάφος. Διατηρείστε οπτική επαφή με το πλήρωμα διακυβέρνησης μέχρις ότου το αεροσκάφος αρχίσει να τροχοδρομεί.

24. Μην αγγίζετε τα χειριστήρια ελέγχου (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/ εξυπηρέτησης)



Εκτείνατε το δεξιό βραχίονα πλήρως πάνω από την κεφαλη΄ και κλείστε γροθιά ή κρατήστε ράβδο σε οριζόντια θέση. Ο αριστερός βραχίονας παραμένει στο πλάι του γόνατου.

25. Συνδέστε ισχύ εδάφους (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/ εξυπηρέτησης)



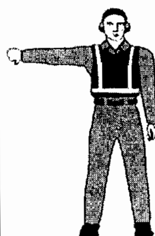

Κρατήστε τους βραχίονες πλήρως εκτεταμένους πάνω από την κεφαλή. Ανοίξτε το αριστερό χέρι οριζοντίως και κινήστε τα άκρα των δακτύλων του δεξιού χεριού σε επαφή με την ανοικτή παλάμη του αριστερού χεριού (σχηματίζοντας "T"). Κατά τη νύχτα, φωτιζόμενες ράβδοι μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθούν για να σχηματίσουν το "T" πάνω από την κεφαλή.

26. Αποσυνδέστε ισχύ (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/ εξυπηρέτησης)




Κρατήστε τους βραχίονες πλήρως εκτεταμένους πάνω από την κεφαλή με τα άκρα των δακτύλων του δεξιού χεριού να αγγίζουν την ανοικτή οριζόντια παλάμη του αριστερού χεριού (σχηματίζοντας "T"). **Μην** αποσυνδέετε την ισχύ μέχρι να εξουσιοδοτηθείτε από το πλήρωμα διακυβέρνησης. Κατά τη νύχτα, φωτιζόμενες ράβδοι μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθούν για να σχηματίσουν το "T" πάνω από την κεφαλή.

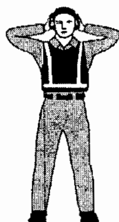
27. Αρνητικόν (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/ εξυπηρέτησης)



Κρατήστε το δεξιό βραχίονα εκτεταμένο σε 90° από τον ώμο και δείξτε τη ράβδο κάτω προς το έδαφος ή δείξτε το χέρι με τον αντίχειρα κάτω.
Ο αριστερός βραχίονας παραμένει στο πλάι του γόνατου.

28. Απόκτηση επικοινωνίας μέσω ενδοσυνεννόησης (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/ εξυπηρέτησης)





Εκτείνατε και τους δύο βραχίονες σε 90° από το σώμα και κινήστε τα χέρια για να καλύψετε και τα δύο αυτιά.

29. Κατεβάστε/ ανεβάστε τη σκάλα (σήμα επικοινωνίας τεχνικών/ εξυπηρέτησης)



Με το δεξιό βραχίονα στο πλάι και τον αριστερό βραχίονα πάνω από την κεφαλή σε γωνία 45°, κινήστε το δεξιό βραχίονα με κίνηση σάρωσης προς το πάνω μέρος του αριστερού ώμου.

Σημείωση. - Αυτό το σήμα προορίζεται κυρίως για αεροσκάφη με αναπόσπαστη σκάλα μπροστά.

5.2 Από το χειριστή αεροσκάφους προς σηματωρό

Σημείωση 1.– Τα σήματα αυτά σχεδιάστηκαν, για να χρησιμοποιούνται από χειριστή που βρίσκεται στο θάλαμο διακυβέρνησης με χέρια πλήρως ορατά στο σηματωρό, και φωτισμένα όπως είναι αναγκαίο, για να διευκολύνεται η παρατήρηση από το σηματωρό.

Σημείωση 2.– Οι κινητήρες του αεροσκάφους αριθμούνται, σε σχέση με το σηματωρό που κοιτάζει προς το αεροσκάφος, από τα δεξιά προς τα αριστερά (δηλαδή, ο Νο 1 κινητήρας είναι ο αριστερός εξωτερικός κινητήρας).

5.2.1 Φρένα

Σημείωση.– Η στιγμή κατά την οποία σφίγγεται η γροθιά ή τα δάκτυλα εκτείνονται υποδεικνύει, αντίστοιχα, την στιγμή της εμπλοκής ή απελευθέρωσης των φρένων.

α) *Εμπλοκή φρένων:* ύψωση του βραχίονα και χεριού, με τα δάκτυλα τεντωμένα, οριζόντια μπροστά από το πρόσωπο και κατόπιν σφίξιμο της γροθιάς.

β) *Απελευθέρωση φρένων:* ύψωση του βραχίονα, με την γροθιά σφιγμένη, οριζόντια μπροστά από το πρόσωπο και κατόπιν τέντωμα των δακτύλων.

5.2.2 Τροχοεμποδιστήρες (Τάκοι)

α) *Τοποθέτηση τροχοεμποδιστήρων:* βραχίονες εκτεταμένοι, παλάμες προς τα έξω, κίνηση των χεριών προς το σώμα και διασταύρωσή τους μπροστά από το πρόσωπο.

β) *Αφαίρεση τροχοεμποδιστήρων:* χέρια διασταυρωμένα μπροστά από το πρόσωπο, παλάμες προς τα έξω, κίνηση βραχιόνων προς τα έξω.

5.2.3 Έτοιμος για εκκίνηση κινητήρα(ων)

Ύψωση του κατάλληλου αριθμού δακτύλων του ενός χεριού υποδηλώνει τον αριθμό του κινητήρα που πρόκειται να εκκινήσει.

5.3 Σήματα επικοινωνίας τεχνικών/ εξυπηρέτησης

5.3.1 Σήματα δια χειρός πρέπει να χρησιμοποιούνται, μόνον όταν η προφορική επικοινωνία δεν είναι δυνατή σε σχέση με τα σήματα επικοινωνίας τεχνικών/ εξυπηρέτησης.

5.3.2 Οι σηματωροί πρέπει να εξασφαλίζουν ότι ελήφθη επιβεβαίωση από το πλήρωμα διακυβέρνησης σε σχέση με τα σήματα επικοινωνίας τεχνικών/ εξυπηρέτησης.

Σημείωση.– Τα σήματα επικοινωνίας τεχνικών/ εξυπηρέτησης περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 11, για να τυποποιήσουν τη χρήση σημάτων δια χειρός που χρησιμοποιούνται για επικοινωνία με τα πληρώματα

διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια της διαδικασίας κίνησης του αεροσκάφους που σχετίζεται με τις λειτουργίες συντήρησης και εξυπηρέτησης.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2. ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

(Σημείωση.– Βλέπε Κεφάλαιο 3, 3.8 του Παραρτήματος)

1. Αρχές που πρέπει να τηρούνται από τα Κράτη

1.1 Για να επιτευχθεί η ομοιομορφία των κανονισμών που είναι αναγκαία για την ασφάλεια της ναυτιλίας των πολιτικών αεροσκαφών, τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να δίνουν την πρέπουσα προσοχή στις ακόλουθες αρχές, όταν θεσπίζουν κανονισμούς και διοικητικές οδηγίες:

α) αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους θα επιχειρείται μόνο ως έσχατο μέσο,

β) εάν πραγματοποιηθεί, η αναχαίτιση περιορίζεται στην εξακρίβωση της ταυτότητας του αεροσκάφους, εκτός εάν είναι αναγκαίο ο αναχαιτίζων να επιστρέψει το αεροσκάφος στο καθορισμένο ίχνος του, να το οδηγήσει πέραν των ορίων του εθνικού εναέριου χώρου, να το καθοδηγήσει μακριά από απαγορευμένη, περιορισμένη ή επικίνδυνη περιοχή ή να δώσει οδηγίες στο αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος να εκτελέσει προσγείωση σε καθορισμένο αεροδρόμιο,

γ) εκπαιδευτική αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους δεν θα επιχειρείται,

δ) καθοδήγηση ναυτιλίας και σχετικές πληροφορίες θα δίνονται προς αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος μέσω ραδιοτηλεφώνου, οποτεδήποτε μπορεί να επιτευχθεί επαφή ασυρμάτου και,

ε) στην περίπτωση που απαιτείται η προσγείωση αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους στην επικράτεια που υπερίπταται, το αεροδρόμιο που καθορίζεται για την προσγείωση, πρέπει να είναι κατάλληλο για την ασφαλή προσγείωση του τύπο του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.

Σημείωση.– Στην ομόφωνη υιοθέτηση, από την 25η (Έκτακτη) Σύνοδο της Συνέλευσης του ICAO στις 10 Μαΐου 1984, του άρθρου 3 δις της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τα Συμβαλλόμενα Κράτη έχουν αποδεχθεί ότι "κάθε Κράτος πρέπει να απέχει από την προσφυγή στη χρήση όπλων εναντίον πολιτικών αεροσκαφών εν πτήσει".

1.2 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να εκδώσουν πάγια μέθοδο, η οποία καθιερώνει τους ελιγμούς αεροσκαφών που αναχαιτίζουν πολιτικό αεροσκάφος. Η μέθοδος αυτή πρέπει να είναι σχεδιασμένη έτσι, ώστε να αποφεύγεται οποιοσδήποτε κίνδυνος για τα αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη.

Σημείωση.– Ειδικές συστάσεις, που αφορούν μέθοδο για ελιγμούς, περιέχονται στο Συνημμένο Α, Τμήμα 3.

1.3 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να διασφαλίζουν ότι έχει γίνει πρόβλεψη για χρήση δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, όπου είναι διαθέσιμο, για αναγνώριση πολιτικών αεροσκαφών σε περιοχές όπου αυτά μπορεί να γίνουν αντικείμενο αναχαίτισης.

2. Ενέργειες από αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος

2.1 Αεροσκάφος που αναχαιτίζεται από άλλο αεροσκάφος πρέπει αμέσως να:

α) ακολουθεί τις οδηγίες που του δίνονται από το αναχαιτίζον αεροσκάφος, ερμηνεύοντας και ανταποκρινόμενο στα οπτικά σήματα σύμφωνα με τα καθοριζόμενα του Προσαρτήματος 1,

β) ενημερώνει, εάν είναι δυνατόν, την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

γ) προσπαθεί να αποκαταστήσει ραδιοεπικοινωνία με το αναχαιτίζον αεροσκάφος ή με την αρμόδια μονάδα ελέγχου αναχαιτίσεων, κάνοντας γενική κλήση στη συχνότητα κινδύνου 121,55 MHz, δίνοντας την ταυτότητα του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους και τη φύση της πτήσης. Εάν δεν επιτευχθεί επαφή και εάν είναι εφικτό, επαναλαμβάνει την κλήση αυτή στην συχνότητα κινδύνου 243 MHz,

δ) εάν είναι εξοπλισμένο με ερωτο-αποκριτή SSR, επιλέγει κώδικα 7700 στο Mode A, εκτός εάν έχει λάβει διαφορετικές οδηγίες από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

2.2 Αν ελήφθησαν κάποιες οδηγίες μέσω ραδιοσυχνότητας από οποιεσδήποτε πηγές, που αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος μέσω οπτικών σημάτων, το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος πρέπει να ζητά άμεση διευκρίνιση, ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οπτικές οδηγίες που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

2.3 Αν ελήφθησαν κάποιες οδηγίες μέσω ραδιοσυχνότητας από οποιεσδήποτε πηγές, που αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος μέσω ραδιοσυχνότητας, το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος πρέπει να ζητά άμεση διευκρίνιση, ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που δόθηκαν μέσω ραδιοσυχνότητας από το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

3. Ραδιοεπικοινωνία κατά τη διάρκεια αναχαίτισης

Αν έχει επιτευχθεί επαφή μέσω ραδιοσυχνότητας κατά τη διάρκεια αναχαίτισης αλλά δεν είναι δυνατή η επικοινωνία σε κοινή γλώσσα, πρέπει να γίνουν προσπάθειες για τη μεταβίβαση εντολών, επιβεβαίωση λήψης εντολών και ουσιώδεις πληροφορίες χρησιμοποιώντας τις φράσεις και την προφορά του Πίνακα Α2-1 και εκπέμποντας κάθε φράση δύο φορές:

Πίνακας Α2-1

Φράσεις για χρήση από το ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝ αεροσκάφος			*Φράσεις για χρήση από το ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟ αεροσκάφος*		
Φράση	*Προφορά*[1]	*Ερμηνεία*	*Φράση*	*Προφορά*[1]	*Ερμηνεία*
CALL SIGN	KOL SA-IN	Ποιο είναι το χαρακτηριστικό κλήσης σας;	CALL SIGN[2] (Χαρ/κό κλήσης)	KOL SA-IN (Χαρ/κό κλήσης)	Το χαρακτηριστικό κλήσης μου είναι... (Χαρακτηριστικό κλήσης)
FOLLOW	FOL-LO	Ακολουθείστε με	WILCO	VILL-KO	Κατανοήθηκε θα συμμορφωθώ
DESCEND	DEE-SEND	Κατεβείτε για προσγείωση	CAN NOT	KANN NOTT	Αδυνατώ να συμμορφωθώ
YOU LAND	YOU LAAND	Προσγειωθείτε σε αυτό το αεροδρόμιο	REPEAT	REE-PEET	Επαναλάβατε τις οδηγίες σας.
PROCEED	PRO-SEED	Μπορείτε να συνεχίσετε	AM LOST	AM LOST	Θέση άγνωστη
			MAYDAY	MAYDAY	Είμαι σε κίνδυνο
			HIJACK[3]	HI-JACK	Υφίσταμαι αεροπειρατεία
			LAND (όνομα μέρους)	LAAND (όνομα μέρους)	Ζητώ να προσγειωθώ στο (όνομα μέρους)
			DESCEND	DEE-SEND	Ζητώ κάθοδο

1. *Στη δεύτερη στήλη, υπογραμμίζονται οι συλλαβές που πρέπει να τονίζονται.*
2. *Το χαρακτηριστικό κλήσης που ζητείται να δοθεί είναι αυτό που χρησιμοποιείται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες με τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και ανταποκρίνεται στο χαρακτηριστικό του αεροσκάφους* στο *σχέδιο πτήσης.*
3. *Πολλές φορές οι περιστάσεις δεν επιτρέπουν, ούτε κάνουν επιθυμητή, τη χρήση της φράσης "HIJACK" (αεροπειρατεία).*

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3. ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΠΙΠΕΔΩΝ ΠΛΕΥΣΗΣ

Τα επίπεδα πλεύσης που θα τηρούνται, όταν απαιτείται από το παρόν Παράρτημα, είναι τα ακόλουθα:

α) σε περιοχές όπου, επί τη βάσει περιοχικής συμφωνίας αεροναυτιλίας και σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται σε αυτή, εφαρμόζεται ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός (VSM) 300 μ. (1.000 ποδών) μεταξύ του FL 290 και του FL 410 συμπεριλαμβανομένου:*

ΙΧΝΟΣ **											
Από 000 μοίρες έως 179 μοίρες ***						Από 180 μοίρες έως 359 μοίρες ***					
Πτήσεις IFR			Πτήσεις VFR			Πτήσεις IFR			Πτήσεις VFR		
	Απόλυτο ύψος			Απόλυτο ύψος			Απόλυτο ύψος			Απόλυτο ύψος	
FL	Μέτρα	Πόδια	FL	Μέτρα	Πόδια	FL	Μέτρα	Πόδια	FL	Μέτρα	Πόδια
–90			–	–	–	0			–	–	–
10	300	1.000	–	–	–	20	600	2.000	–	–	–
30	900	3.000	35	1.050	3.500	40	1.200	4.000	45	1.350	4.500
50	1.500	5.000	55	1.700	5.500	60	1.850	6.000	65	2.000	6.500
70	2.150	7.000	75	2.300	7.500	80	2.450	8.000	85	2.600	8.500
90	2.750	9.000	95	2.900	9.500	100	3.050	10.000	105	3.200	10.500
110	3.350	11.000	115	3.500	11.500	120	3.650	12.000	125	3.800	12.500
130	3.950	13.000	135	4.100	13.500	140	4.250	14.000	145	4.400	14.500
150	4.550	15.000	155	4.700	15.500	160	4.900	16.000	165	5.050	16.500
170	5.200	17.000	175	5.350	17.500	180	5.500	18.000	185	5.650	18.500
190	5.800	19.000	195	5.950	19.500	200	6.100	20.000	205	6.250	20.500
210	6.400	21.000	215	6.550	21.500	220	6.700	22.000	225	6.850	22.500
230	7.000	23.000	235	7.150	23.500	240	7.300	24.000	245	7.450	24.500
250	7.600	25.000	255	7.750	25.500	260	7.900	26.000	265	8.100	26.500
270	8.250	27.000	275	8.400	27.500	280	8.550	28.000	285	8.700	28.500
290	8.850	29.000				300	9.150	30.000			
310	9.450	31.000				320	9.750	32.000			
330	10.050	33.000				340	10.350	34.000			
350	10.650	35.000				360	10.950	36.000			
370	11.300	37.000				380	11.600	38.000			
390	11.900	39.000				400	12.200	40.000			
410	12.500	41.000				430	13.100	43.000			
450	13.700	45.000				470	14.350	47.000			
490	14.950	49.000				510	15.550	51.000			
κλπ.	κλπ.	κλπ.				κλπ.	κλπ.	κλπ.			

* Εκτός των περιπτώσεων όπου, επί τη βάσει περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας, καθορίζεται για χρήση τροποποιημένος πίνακας επιπέδων πλεύσης βασισμένων σε ονομαστικό ελάχιστο κατακόρυφου διαχωρισμού 300 μ. (1.000 ποδών), υπό καθορισμένες συνθήκες, από αεροσκάφη που επιχειρούν πάνω από το FL 410 εντός καθορισμένων τμημάτων του εναέριου χώρου.

** Μαγνητικό ίχνος, ή σε πολικές περιοχές με γεωγραφικά πλάτη μεγαλύτερα των 70 μοιρών και εντός προεκτάσεων των περιοχών αυτών όπως ενδέχεται να καθορίζονται από τις αρμόδιες αρχές ATS, ίχνη δικτύου, όπως ορίζονται από δίκτυο γραμμών παράλληλων προς το μεσημβρινό του Greenwich, απεικονισμένων επί πολικού στερεογραφικού χάρτη, στον οποίο η διεύθυνση προς τον Βόρειο Πόλο χρησιμοποιείται ως ο Βορράς του δικτύου.

*** Εκτός των περιπτώσεων όπου οι επικρατούσες διευθύνσεις κυκλοφορίας και οι κατάλληλες μεταβατικές διαδικασίες, που σχετίζονται με αυτές, έχουν προσδιοριστεί επί τη βάσει περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας, έτσι ώστε να καθορίζεται από 090 έως 269 μοίρες και από 270 έως 089 μοίρες.

Σημείωση.– Καθοδηγητική ύλη που σχετίζεται με τον κατακόρυφο διαχωρισμό περιέχεται στο Manual on Implementation of a 300 m (1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive *(Doc 9574).*

β) σε άλλες περιοχές:

ΙΧΝΟΣ *											
Από 000 μοίρες έως 179 μοίρες **						Από 180 μοίρες έως 359 μοίρες **					
Πτήσεις IFR			Πτήσεις VFR			Πτήσεις IFR			Πτήσεις VFR		
	Απόλυτο ύψος			Απόλυτο ύψος			Απόλυτο ύψος			Απόλυτο ύψος	
FL	Μέτρα	Πόδια	FL	Μέτρα	Πόδια	FL	Μέτρα	Πόδια	FL	Μέτρα	Πόδια
–90			–	–	–	0			–	–	–
10	300	1.000	–	–	–	20	600	2.000	–	–	–
30	900	3.000	35	1.050	3.500	40	1.200	4.000	45	1.350	4.500
50	1.500	5.000	55	1.700	5.500	60	1.850	6.000	65	2.000	6.500
70	2.150	7.000	75	2.300	7.500	80	2.450	8.000	85	2.600	8.500
90	2.750	9.000	95	2.900	9.500	100	3.050	10.000	105	3.200	10.500
110	3.350	11.000	115	3.500	11.500	120	3.650	12.000	125	3.800	12.500
130	3.950	13.000	135	4.100	13.500	140	4.250	14.000	145	4.400	14.500
150	4.550	15.000	155	4.700	15.500	160	4.900	16.000	165	5.050	16.500
170	5.200	17.000	175	5.350	17.500	180	5.500	18.000	185	5.650	18.500
190	5.800	19.000	195	5.950	19.500	200	6.100	20.000	205	6.250	20.500
210	6.400	21.000	215	6.550	21.500	220	6.700	22.000	225	6.850	22.500
230	7.000	23.000	235	7.150	23.500	240	7.300	24.000	245	7.450	24.500
250	7.600	25.000	255	7.750	25.500	260	7.900	26.000	265	8.100	26.500
270	8.250	27.000	275	8.400	27.500	280	8.550	28.000	285	8.700	28.500
290	8.850	29.000	300	9.150	30.000	310	9.450	31.000	320	9.750	32.000
330	10.050	33.000	340	10.350	34.000	350	10.650	35.000	360	10.950	36.000
370	11.300	37.000	380	11.600	38.000	390	11.900	39.000	400	12.200	40.000
410	12.500	41.000	420	12.800	42.000	430	13.100	43.000	440	13.400	44.000
450	13.700	45.000	460	14.000	46.000	470	14.350	47.000	480	14.650	48.000
490	14.950	49.000	500	15.250	50.000	510	15.550	51.000	520	15.850	52.000
κλπ.	κλπ.	κλπ.	κλπ.	κλπ.	κλπ.	κλπ.	κλπ.	κλπ.	κλπ.	κλπ.	κλπ.

* Μαγνητικό ίχνος, ή σε πολικές περιοχές με γεωγραφικά πλάτη μεγαλύτερα των 70 μοιρών και εντός προεκτάσεων των περιοχών αυτών, όπως ενδέχεται να καθορίζονται από τις αρμόδιες αρχές ATS, ίχνη δικτύου, όπως ορίζονται από δίκτυο γραμμών παράλληλων προς το μεσημβρινό του Greenwich, απεικονισμένων επί πολικού στερεογραφικού χάρτη, στον οποίο η διεύθυνση προς τον Βόρειο Πόλο χρησιμοποιείται ως ο Βορράς του δικτύου.

** Εκτός των περιπτώσεων όπου οι επικρατούσες διευθύνσεις κυκλοφορίας και οι κατάλληλες μεταβατικές διαδικασίες, που σχετίζονται με αυτές, έχουν προσδιοριστεί επί τη βάσει περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας, έτσι ώστε να καθορίζεται από 090 έως 269 μοίρες και από 270 έως 089 μοίρες.

Σημείωση.– Καθοδηγητική ύλη που σχετίζεται με τον κατακόρυφο διαχωρισμό περιέχεται στο Manual on Implementation of a 300 m (1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive *(Doc 9574).*

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 4. ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΑΕΡΟΣΤΑΤΑ

(Σημείωση.– Βλέπε Κεφάλαιο 3, 3.1.9 του Παραρτήματος)

1. Ταξινόμηση μη επανδρωμένων ελεύθερων αερόστατων

Τα μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα πρέπει να ταξινομούνται ως:

α) *ελαφρύ (light):* μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, το οποίο φέρει ωφέλιμο φορτίο μιας ή περισσοτέρων συσκευασιών με συνδυασμένη μάζα μικρότερης των 4 kg, εκτός εάν χαρακτηρίζεται ως βαρύ αερόστατο σύμφωνα με το γ) 2), 3) ή 4) κατωτέρω, ή

β) *μέσο (medium):* μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, το οποίο φέρει ωφέλιμο φορτίο δύο ή περισσότερων συσκευασιών με συνδυασμένη μάζα 4 kg ή περισσότερο, αλλά μικρότερη από 6 kg, εκτός εάν χαρακτηρίζεται σαν βαρύ αερόστατο σύμφωνα με το γ) 2), 3) ή 4) κατωτέρω, ή

γ) *βαρύ (heavy):* μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, το οποίο φέρει ωφέλιμο φορτίο που:

1) έχει συνδυασμένη μάζα 6 kg ή περισσότερο, ή
2) περιλαμβάνει συσκευασία 3 kg ή περισσότερο, ή
3) περιλαμβάνει συσκευασία των 2 kg ή περισσότερο με πυκνότητα επιφάνειας μεγαλύτερη από 13 γραμμάρια ανά τετραγωνικό εκατοστό, ή
4) χρησιμοποιεί σχοινί ή άλλο εξάρτημα για την ανάρτηση του ωφέλιμου φορτίου, το οποίο απαιτεί δύναμη πρόσκρουσης 230 Newton ή μεγαλύτερη, για να διαχωριστεί το αναρτώμενο ωφέλιμο φορτίο από το αερόστατο.

Σημείωση 1.– Η πυκνότητα επιφανείας που αναφέρεται στο γ) 3) προσδιορίζεται διαιρώντας τη συνολική μάζα σε γραμμάρια του ωφέλιμου φορτίου της συσκευασίας με το εμβαδόν σε τετραγωνικά εκατοστά της μικρότερης επιφανείας της.

Σημείωση 2.– Βλέπε Σχήμα Α4-1.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΜΑΖΑ ΩΦΕΛΙΜΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
(χιλιόγραμμα)

1 2 3 4 5 6 ή περισσότερο

ΣΚΟΙΝΙ ή ΑΛΛΗ
ΑΝΑΡΤΗΣΗ

230 Newtons
ή
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ

ΒΑΡΕΑ

ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΗ
ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ
ΟΦΕΛΙΜΟΥ
ΦΟΡΤΙΟΥ

ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ
περισσότερο από
13 g/cm²

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
ΠΥΚΝΟΤΗΤΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

$$\frac{\textit{ΜΑΖΑ (g)}}{\textit{Περιοχή μικρότερης επιφάνειας (cm}^2\textit{)}}$$

ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ
λιγότερο από
13 g/cm²

ΕΛΑΦΡΑ

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΜΑΖΑ

(εάν η ανάρτηση
Ή η πυκνότητα περιοχής
Ή η μάζα μεμονωμένης
συσκευασίας
δεν είναι συντελεστές)

ΜΕΣΑΙΑ

Σχήμα Α4-1. Ταξινόμηση μη επανδρωμένων ελεύθερων αερόστατων

2. Γενικοί κανόνες λειτουργίας

2.1 Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν πρέπει να επιχειρεί χωρίς κατάλληλη εξουσιοδότηση από το Κράτος από το οποίο γίνεται η εκτόξευση.

2.2 Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, εξαιρουμένων των ελαφρών αερόστατων, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μετεωρολογικούς σκοπούς και επιχειρούν με τον τρόπο που καθορίστηκε από την αρμόδια αρχή, δεν πρέπει να επιχειρεί πάνω από την επικράτεια άλλου Κράτους χωρίς την κατάλληλη εξουσιοδότηση από το άλλο εμπλεκόμενο Κράτος.

2.3 Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο 2.2 πρέπει να λαμβάνεται πριν από την εκτόξευση του αερόστατου, εάν υπάρχει εύλογη προσδοκία, όταν σχεδιάζεται η πτήση, ότι το αερόστατο μπορεί να παρασυρθεί σε εναέριο χώρο πάνω από την επικράτεια άλλου Κράτους. Τέτοια εξουσιοδότηση μπορεί να ληφθεί για σειρά πτήσεων αερόστατων ή για επαναλαμβανόμενες πτήσεις συγκεκριμένου τύπου, π.χ. πτήσεις αερόστατων για ατμοσφαιρική έρευνα.

2.4 Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο πρέπει να χρησιμοποιείται, σύμφωνα με προϋποθέσεις που καθορίζονται από το Κράτος Νηολόγησης και το Κράτος(η) που αναμένεται να γίνει υπέρπτηση.

2.5 Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν πρέπει να χρησιμοποιείται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε η πρόσκρουση του αερόστατου ή οποιουδήποτε τμήματός του, περιλαμβανομένου του ωφέλιμου φορτίου του, με την επιφάνεια της γης, να δημιουργεί κίνδυνο σε πρόσωπα ή περιουσία που δεν σχετίζονται με την πτητική λειτουργία.

2.6 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν πρέπει να χρησιμοποιείται πάνω από τα μεγάλες θαλάσσιες επιφάνειες, χωρίς προηγούμενη συνεργασία με την αρμόδια αρχή ATS.

3. Περιορισμοί λειτουργίας και απαιτήσεις εξοπλισμού

3.1 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν πρέπει να χρησιμοποιείται χωρίς εξουσιοδότηση από την αρμόδια αρχή ATS στο ή διαμέσου οποιουδήποτε επιπέδου κάτω από 18.000 μ. (60.000 πόδια) βαρομετρικού ύψους στο οποίο:

α) υπάρχουν σύννεφα η φαινόμενα σκίασης με κάλυψη μεγαλύτερη από 4/8, ή

β) η οριζόντια ορατότητα είναι μικρότερη από 8 χιλιόμετρα.

3.2 Βαρύ ή μέσο μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν πρέπει να ελευθερώνεται με τρόπο που θα το αναγκάσει να πετάξει χαμηλότερα των 300 μ. (1.000 ποδών) πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή οικισμών ή υπαίθριας συγκέντρωσης προσώπων, που δεν έχουν σχέση με την πτητική λειτουργία.

3.3 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν πρέπει να χρησιμοποιείται, εκτός εάν:

α) είναι εξοπλισμένο με τουλάχιστον δύο συσκευές ή συστήματα ωφέλιμου φορτίου για διακοπή της πτήσης, είτε αυτόματα είτε τηλεχειριζόμενα, τα οποία λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους,

β) για αερόστατα πολυαιθυλενίου μηδενικής πίεσης, χρησιμοποιούνται τουλάχιστον δύο μέθοδοι, συστήματα, συσκευές ή συνδυασμός αυτών, που λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους, για τη διακοπή της πτήσης του φακέλου του αερόστατου.

Σημείωση.- Αερόστατα υψηλής πίεσης δεν απαιτούν τέτοιες συσκευές, καθώς ανυψώνονται γρήγορα μετά την απόρριψη του φορτίου και εκρήγνυνται χωρίς την ανάγκη μηχανισμού ή συστήματος σχεδιασμένου για τη διάτρηση τον φακέλου του αερόστατου. Κατά την έννοια αυτή το αερόστατο υψηλής πίεσης είναι απλός, μη εκτάσιμος φάκελος ικανός να ανεχθεί διαφορική πίεση μεγαλύτερη από μέσα από ότι απ' έξω. Φουσκώνεται, έτσι ώστε η μικρότερη πίεση του αερίου κατά τη νύχτα να κρατά φουσκωμένο τον φάκελο τον αερόστατου. Τέτοιο αερόστατο υψηλής πίεσης θα διατηρεί κυρίως σταθερό επίπεδο, μέχρις ότου διαφύγει πολύ μεγάλη ποσότητα αερίου από αυτό.

γ) ο φάκελος του αερόστατου είναι εφοδιασμένος είτε με συσκευή(ές) που αντανακλά στο ραντάρ είτε με κάποιο αντανακλαστικό υλικό, που θα εμφανίσει ηχώ σε ραντάρ επιφανείας που λειτουργεί στην περιοχή συχνοτήτων 200 MHz έως 2700 MHz, ή/και το αερόστατο είναι εφοδιασμένο με άλλες τέτοιες συσκευές που επιτρέπουν τη συνεχή παρακολούθηση από το χειριστή πέραν των ορίων του επίγειου σταθμού ραντάρ.

3.4 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν πρέπει να χρησιμοποιείται σε περιοχή όπου χρησιμοποιείται επίγειες εξοπλισμός SSR, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με συσκευή ερωτο-απόκρισης δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, με δυνατότητα αναφοράς ύψους, η οποία λειτουργεί συνεχώς σε εκχωρημένο κώδικα ή δύναται να ενεργοποιηθεί, όταν είναι αναγκαίο από το σταθμό παρακολούθησης.

3.5 Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο που είναι εφοδιασμένο με συρόμενη κεραία, η οποία απαιτεί δύναμη μεγαλύτερη από 230 N, για να σπάσει σε οποιοδήποτε σημείο, δεν πρέπει να χρησιμοποιείται, εκτός εάν η κεραία έχει χρωματιστές μικρές σημαίες ή λωρίδες προσαρτημένες σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα των 15 μέτρων.

3.6 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν πρέπει να χρησιμοποιείται κάτω των 18.000 μ. (60.000 ποδών) βαρομετρικού ύψους μεταξύ δύσης και ανατολής ηλίου ή σε οποιαδήποτε άλλη περίοδο μεταξύ δύσης και ανατολής (αναγόμενη στο ύψος της πτητικής λειτουργίας) όπως ενδέχεται να καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ATS, εκτός εάν το αερόστατο και τα προσαρτήματα και το ωφέλιμο φορτίο του, ανεξάρτητα αν διαχωριστούν ή όχι κατά την διάρκεια της πτητικής λειτουργίας, είναι φωτιζόμενα.

3.7 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο που είναι εξοπλισμένο με συσκευή ανάρτησης (διαφορετική από ένα πολύ εμφανώς χρωματισμένο ανοικτό αλεξίπτωτο) μήκους μεγαλύτερου των 15 μ. δεν πρέπει να χρησιμοποιείται μεταξύ ανατολής και δύσης ηλίου κάτω των 18.000 μ. (60.000 ποδών) βαρομετρικού ύψους, εκτός εάν η συσκευή ανάρτησης είναι χρωματισμένη με εναλλασσόμενες λωρίδες πολύ ευδιάκριτων χρωμάτων ή έχει προσαρτημένες χρωματιστές μικρές σημαίες.

4. Διακοπή

Ο χειριστής βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου πρέπει να ενεργοποιεί τις κατάλληλες συσκευές διακοπής που απαιτούνται από τα 3.3.α) και β) ανωτέρω:

α) όταν γίνει γνωστό ότι οι καιρικές συνθήκες είναι κατώτερες αυτών που καθορίζονται για την πτητική λειτουργία,

β) εάν μια δυσλειτουργία ή οποιαδήποτε άλλη αιτία καθιστούν την συνέχιση της πτήσης επικίνδυνη για την εναέρια κυκλοφορία ή για άτομα ή περιουσία επί της επιφανείας, ή

γ) πριν από μη εξουσιοδοτημένη είσοδο στον εναέριο χώρο πάνω από την επικράτεια άλλου Κράτους.

5. Αναγγελία Πτήσης

5.1 Αναγγελία προ πτήσεως

5.1.1 Έγκαιρη αναγγελία της προτιθέμενης πτήσης μη επανδρωμένου ελεύθερου αεροστάτου μέσης ή βαρείας κατηγορίας πρέπει να γίνεται στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όχι λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτιθέμενης πτήσης.

5.1.2 Η αναγγελία της προτιθέμενης πτήσης πρέπει να περιλαμβάνει εκείνες από τις ακόλουθες πληροφορίες που μπορεί να ζητηθούν από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

α) χαρακτηριστικό πτήσης αερόστατου ή κωδικό όνομα εγχειρήματος,

β) κατάταξη αερόστατου και περιγραφή,

γ) κώδικας SSR ή συχνότητα NDB κατά περίπτωση,

δ) όνομα χειριστή και αριθμό τηλεφώνου,

ε) πεδίο εκτόξευσης,

στ) υπολογιζόμενος χρόνος εκτόξευσης (ή ο χρόνος έναρξης και περάτωσης πολλαπλών εκτοξεύσεων),

ζ) αριθμός αερόστατων που πρόκειται να εκτοξευθούν και τα προγραμματισμένα χρονικά διαστήματα μεταξύ εκτοξεύσεων (σε περίπτωση πολλαπλών εκτοξεύσεων),

η) αναμενόμενη κατεύθυνση ανόδου,

θ) επίπεδο(α) πλεύσης (βαρομετρικό ύψος),

ι) υπολογιζόμενος χρόνος που χρειάζεται για να περάσει τα 18.000 μ. (60.000 πόδια) βαρομετρικού ύψους ή να φτάσει στο επίπεδο πτήσης, εάν είναι στα ή κάτω από τα 18.000 μ. (60.000 πόδια), μαζί με την υπολογιζόμενη τοποθεσία,

Σημείωση.- Εάν η επιχείρηση αποτελείται από συνεχείς εκτοξεύσεις, ο χρόνος που πρέπει να περιλαμβάνεται είναι ο υπολογιζόμενος χρόνος κατά τον οποίο η πρώτη και η τελευταία εκτόξευση θα φτάσουν στο κατάλληλο επίπεδο (π.χ. 122136Z-130330Z).

ια) η υπολογιζόμενη ημερομηνία και ώρα διακοπής της πτήσης και η προγραμματισμένη τοποθεσία της περιοχής πτώσης/ περισυλλογής. Στην περίπτωση αερόστατων που διεξάγουν πτήσεις μεγάλης διάρκειας, ως αποτέλεσμα του οποίου δεν είναι δυνατή η ακριβής πρόβλεψη της ημέρας και ώρας διακοπής της πτήσης καθώς και της τοποθεσίας πτώσης, πρέπει να χρησιμοποιείται ο όρος «long duration» (μακράς διαρκείας).

Σημείωση.- Αν υπάρχουν περισσότερες από μια τοποθεσίες πτώσης/ περισυλλογής, κάθε μια τοποθεσία πρέπει να αναφέρεται μαζί με τον ανάλογο υπολογιζόμενο χρόνο πτώσης. Εάν πρόκειται για σειρά συνεχών πτώσεων, ο χρόνος που θα περιληφθεί είναι ο υπολογιζόμενος χρόνος της πρώτης και της τελευταίας πτώσης της σειράς (π.χ. 070330Z-072300Z).

5.1.3 Οποιεσδήποτε αλλαγές στις πληροφορίες πριν την εκτόξευση, που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το 5.1.2 ανωτέρω, πρέπει να προωθούνται στην εμπλεκόμενη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όχι λιγότερο από 6 ώρες πριν από την υπολογιζόμενη ώρα εκτόξευσης, ή στην περίπτωση ερευνών της ηλιακής ή κοσμικής διαταραχής που εμπεριέχουν το κρίσιμο στοιχείο του χρόνου, όχι λιγότερο από 30 λεπτά πριν από την υπολογιζόμενη ώρα έναρξης της πτητικής λειτουργίας.

5.2 Αναγγελία εκτόξευσης

Αμέσως μετά την εκτόξευση μέσου ή βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου ο χειριστής πρέπει να γνωστοποιεί τα ακόλουθα στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

α) χαρακτηριστικό πτήσης αερόστατου,

β) πεδίο εκτόξευσης,

γ) πραγματική ώρα εκτόξευσης,

δ) υπολογιζόμενη ώρα κατά την οποία θα διέλθει τα 18.000 μ. (60.000 πόδια) βαρομετρικό ύψος, ή η υπολογιζόμενη ώρα που θα φτάσει στο επίπεδο πλεύσης, εάν είναι στα ή κάτω από τα 18.000 μ. (60.000 πόδια), και την υπολογιζόμενη τοποθεσία, και

ε) οποιεσδήποτε αλλαγές στις πληροφορίες, που γνωστοποιήθηκαν προηγουμένως σύμφωνα με τα 5.1.2 ζ) και η).

5.3 Αναγγελία ακύρωσης

Ο χειριστής πρέπει να γνωστοποιεί στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, αμέσως μόλις γίνει γνωστό, ότι ακυρώθηκε η προτιθέμενη πτήση ενός μέσου ή βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου, η οποία προηγουμένως είχε ενημερωθεί σύμφωνα με το 5.1.

6. Καταγραφή θέσης και αναφορές

6.1 Ο χειριστής βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου, που επιχειρεί στα ή κάτω από τα 18.000 μ. (60.000 πόδια) βαρομετρικού ύψους, πρέπει να παρακολουθεί το ίχνος πτήσης του αερόστατου και προωθεί αναφορές της θέσης του αερόστατου, όταν ζητείται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Ο χειριστής πρέπει να καταγράφει τη θέση κάθε 2 ώρες, εκτός εάν οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας απαιτούν αναφορές της θέσης του αερόστατου σε συχνότερα διαστήματα.

6.2 Ο χειριστής βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου που επιχειρεί πάνω από τα 18.000 μ. (60.000 πόδια) βαρομετρικό ύφος πρέπει να παρακολουθεί την εξέλιξη της πτήσης του αερόστατου και προωθεί αναφορές θέσης του αερόστατου, όταν ζητείται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Ο χειριστής πρέπει να καταγράφει τη θέση κάθε 24 ώρες, εκτός εάν οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας απαιτούν αναφορές της θέσης του αερόστατου σε συχνότερα διαστήματα.

6.3 Εάν μια θέση δεν μπορεί να καταγραφεί σύμφωνα με τα 6.1 και 6.2, ο χειριστής πρέπει να ενημερώνει αμέσως την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η ενημέρωση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει την τελευταία καταγραμμένη θέση. Η αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να ενημερώνεται αμέσως μόλις επανακτηθεί η παρακολούθηση του αερόστατου.

6.4 Μια ώρα πριν από την έναρξη της προγραμματισμένης καθόδου βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου, ο χειριστής πρέπει να προωθεί στην αρμόδια μονάδα ATS τις ακόλουθες πληροφορίες που αφορούν το αερόστατο:

α) την παρούσα γεωγραφική θέση,

β) το παρόν επίπεδο (βαρομετρικό ύψος),

γ) την προβλεπόμενη ώρα διείσδυσης στα 18.000 μ. (60.000 πόδια) βαρομετρικό ύψος, εάν έχει εφαρμογή,

δ) την πρόβλεψη ώρας και τοποθεσίας πτώσης στο έδαφος.

6.5 Ο χειριστής βαρέως ή μέσου μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου πρέπει να ενημερώνει την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, όταν η πτητική λειτουργία περατωθεί.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Α. ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

(Σημείωση.- Βλέπε Κεφάλαιο 3, 3.8 του Παραρτήματος και σχετική Σημείωση)

Σημείωση.- Χάριν πληρότητας, η ουσία των διατάξεων του Προσαρτήματος 2 του Παραρτήματος έχει ενσωματωθεί στο παρόν Προσάρτημα.

1. Σύμφωνα με το άρθρο 3 δ) της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τα Συμβαλλόμενα Κράτη του ICAO «αναλαμβάνουν, όταν εκδίδουν κανονισμούς για τα κρατικά τους αεροσκάφη, να λαμβάνουν δεόντως υπόψη την ασφάλεια της ναυτιλίας των πολιτικών αεροσκαφών». Καθώς οι αναχαιτίσεις πολιτικών αεροσκαφών είναι σε όλες τις περιπτώσεις εν δυνάμει επικίνδυνες, το Συμβούλιο του ICAO έχει διαμορφώσει τις ακόλουθες ειδικές συστάσεις τις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη υποχρεούνται να εφαρμόζουν μέσω των αρμοδίων κανονιστικών και διοικητικών πράξεων. Η ομοιόμορφη εφαρμογή από όλους τους εμπλεκόμενους θεωρείται ουσιώδης προς το συμφέρον της ασφάλειας των πολιτικών αεροσκαφών και των επιβαινόντων σε αυτά. Για αυτό το λόγο το Συμβούλιο του ICAO προσκαλεί τα Συμβαλλόμενα Κράτη να γνωστοποιούν στον ICAO οποιεσδήποτε διαφορές μπορεί να υπάρξουν μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών ή πρακτικών και των ειδικών συστάσεων που ακολουθούν.

2. Γενικά

2.1 Η αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών θα πρέπει να αποφεύγεται και θα πρέπει να πραγματοποιείται μόνον ως έσχατη λύση. Εάν λάβει χώρα, η αναχαίτιση θα πρέπει να περιορίζεται στην εξακρίβωση της ταυτότητας του αεροσκάφους, εκτός εάν είναι απαραίτητη, για να επαναφέρει το αεροσκάφος στο σχεδιασμένο ίχνος του, να το κατευθύνει πέραν των συνόρων εθνικού εναέριου χώρου, να το καθοδηγήσει μακριά από απαγορευμένη, περιορισμένη ή επικίνδυνη περιοχή, ή να του δώσει οδηγίες για προσγείωση σε καθορισμένο αεροδρόμιο. Εκπαιδευτική αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών για λόγους δεν πρέπει να γίνεται.

2.2 Για να εξαλειφθεί ή περιορισθεί η ανάγκη για αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών, είναι σημαντικό όπως:

α) όλες οι δυνατές προσπάθειες πρέπει να γίνονται από τις μονάδες ελέγχου αναχαίτισης, ώστε να εξακριβώνεται η ταυτότητα οποιουδήποτε αεροσκάφους που μπορεί να είναι πολιτικό αεροσκάφος, και να εκδίδουν οποιεσδήποτε απαραίτητες οδηγίες ή συμβουλές προς αυτά τα αεροσκάφη, μέσω των αρμόδιων μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Για αυτό τον σκοπό, είναι ουσιώδες να εξασφαλίζονται γρήγορα και αξιόπιστα μέσα επικοινωνιών μεταξύ των μονάδων ελέγχου αναχαίτισης και των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και να καταρτίζονται συμφωνίες που αφορούν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ αυτών των μονάδων για τις κινήσεις πολιτικών αεροσκαφών, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 11.

β) περιοχές απαγορευμένες σε όλες τις πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών και περιοχές στις οποίες πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών δεν επιτρέπονται χωρίς ειδική εξουσιοδότηση από το Κράτος, πρέπει να έχουν δημοσιευθεί σαφώς στις Εκδόσεις Αεροναυτικών Πληροφοριών (AIP) σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 15, μαζί με τον κίνδυνο, εάν υφίσταται, αναχαίτισης στην περίπτωση διείσδυσης στις περιοχές αυτές. Όταν οριοθετούνται τέτοιες περιοχές κοντά σε δημοσιευμένες διαδρομές ATS, ή σε άλλα συχνά χρησιμοποιούμενα ίχνη, τα Κράτη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την διαθεσιμότητα και τη συνολική ακρίβεια των συστημάτων ναυτιλίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν από πολιτικά αεροσκάφη και τη δυνατότητά τους να διατηρούν απόσταση από τις οριοθετημένες περιοχές,

γ) η εγκατάσταση πρόσθετων ναυτιλιακών βοηθημάτων πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, όπου είναι απαραίτητο, για να εξασφαλίζει ότι τα πολιτικά αεροσκάφη δύνανται με ασφάλεια να παρακάμπτουν απαγορευμένες ή, κατά περίπτωση, περιορισμένες περιοχές.

2.3 Για να απαλειφθούν ή περιορισθούν οι κίνδυνοι που πηγάζουν από αναχαιτίσεις που πραγματοποιούνται ως έσχατη λύση, θα πρέπει να γίνονται όλες οι δυνατές προσπάθειες για την διασφάλιση συντονισμένων ενεργειών μεταξύ των εμπλεκομένων χειριστών και μονάδων εδάφους. Για αυτό το σκοπό είναι ουσιώδες ότι τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν μέτρα για να διασφαλίζουν ότι:

α) όλοι οι χειριστές πολιτικών αεροσκαφών είναι πλήρως ενημερωμένοι για τις ενέργειες που πρέπει να αναλαμβάνουν και για τα οπτικά σήματα που πρέπει να χρησιμοποιούνται, όπως καθορίζονται στο Κεφάλαιο 3 και το Προσάρτημα Ι του παρόντος Παραρτήματος,

β) οι αερομεταφορείς ή οι κυβερνήτες πολιτικών αεροσκαφών εφαρμόζουν τις διατάξεις του Παραρτήματος 6, Τμήματα Ι, ΙΙ και ΙΙΙ, σχετικά με τη δυνατότητα του αεροσκάφους να επικοινωνήσει στη συχνότητα 121.5 MHz και τη διαθεσιμότητα των διαδικασιών αναχαίτισης και των οπτικών σημάτων επί των αεροσκαφών,

γ) όλο το προσωπικό των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας είναι πλήρως ενημερωμένο για τις ενέργειες που πρέπει να αναλαμβάνονται από αυτούς σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 11, Κεφάλαιο 2, και PANS-ATM (Doc 4444),

δ) όλοι οι κυβερνήτες των αναχαιτιζόντων αεροσκαφών είναι πλήρως ενημερωμένοι για τους περιορισμούς γενικών επιδόσεων πολιτικών αεροσκαφών και για το ενδεχόμενο το αναχαιτιζόμενο πολιτικό αεροσκάφος να είναι σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης λόγω τεχνικών δυσχερειών ή έκνομης παρεμβολής,

ε) εκδίδονται σαφείς και ξεκάθαρες οδηγίες προς τις μονάδες ελέγχου αναχαιτίσεων και προς τους κυβερνήτες των εν δυνάμει αναχαιτιζόντων αεροσκαφών, οι οποίες καλύπτουν ελιγμούς αναχαίτισης, καθοδήγηση αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, ενέργειες από αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, οπτικά σήματα αέρος-αέρος, ραδιοεπικοινωνία με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, και την ανάγκη αποφυγής από την προσφυγή στη χρήση όπλων,

Σημείωση.- Βλέπε παραγράφους 3 έως 8.

στ) οι μονάδες ελέγχου αναχαιτίσεων και το αναχαιτίζον αεροσκάφος διαθέτουν εξοπλισμό ραδιοτηλεφωνίας συμβατό με τις τεχνικές προδιαγραφές του Παραρτήματος 10, Τόμος Ι, ώστε να τους διευκολύνει στην επικοινωνία με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος στη συχνότητα κινδύνου 121,5 MHz.

ζ) είναι διαθέσιμες ευκολίες δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης, στο μέτρο του δυνατού, ώστε να επιτρέπουν στις μονάδες ελέγχου αναχαιτίσεων να αναγνωρίζουν πολιτικά αεροσκάφη σε περιοχές όπου διαφορετικά θα μπορούσαν να αναχαιτισθούν. Τέτοιες ευκολίες θα πρέπει να επιτρέπουν την αναγνώριση διακεκριμένων τετραψήφιων κωδίκων στο Mode A, περιλαμβάνοντας άμεση αναγνώριση των κωδίκων 7500, 7600 και 7700 του Mode A.

3. Ελιγμοί Αναχαίτισης

3.1 Θα πρέπει να καθιερωθεί τυποποιημένη μέθοδος για τους ελιγμούς αεροσκαφών που αναχαιτίζουν πολιτικά αεροσκάφη, ώστε να αποφευχθεί οποιοσδήποτε κίνδυνος για το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος. Αυτή η μέθοδος θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους περιορισμούς επιδόσεων των πολιτικών αεροσκαφών, την

ανάγκη αποφυγής πτήσης σε τέτοια εγγύτητα προς το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος που να δημιουργεί κίνδυνο σύγκρουσης και την ανάγκη αποφυγής διασταύρωσης του ίχνους του αεροσκάφους ή την εκτέλεση οποιουδήποτε άλλου ελιγμού κατά τέτοιο τρόπο, ώστε οι αεροδίνες του να είναι επικίνδυνες, ειδικά όταν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος είναι ελαφρύ αεροσκάφος.

3.2 Αεροσκάφος εξοπλισμένο με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS), που αναχαιτίζεται, μπορεί να αντιληφθεί τον αναχαιτιστή ως απειλή σύγκρουσης και έτσι να αρχίσει ελιγμό αποφυγής ανταποκρινόμενο σε συμβουλευτική οδηγία του ACAS. Αυτός ο ελιγμός μπορεί να εκληφθεί λανθασμένα από τον αναχαιτιστή ως ένδειξη μη φιλικών προθέσεων. Είναι επομένως σημαντικό, οι χειριστές των αναχαιτιζόντων αεροσκαφών που είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτή δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) να σταματούν την εκπομπή πληροφοριών βαρομετρικού ύψους (στις απαντήσεις του Mode C ή τις απαντήσεις του πεδίου AC του Mode S) εντός αποστάσεως τουλάχιστον 37 χλμ. (20 ν.μ.) από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος. Αυτό αποτρέπει το ACAS του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους από τη χρήση συμβουλευτικής οδηγίας όσον αφορά τον αναχαιτιστή, ενώ οι συμβουλευτικές πληροφορίες κυκλοφορίας του ACAS θα παραμένουν διαθέσιμες.

3.3 Ελιγμοί για Οπτική Αναγνώριση

Η ακόλουθη μέθοδος συνιστάται για τους ελιγμούς αναχαιτίζοντος αεροσκάφους με σκοπό την οπτική αναγνώριση πολιτικού αεροσκάφους:

Φάση Ι

Το αναχαιτίζον αεροσκάφος θα πρέπει να πλησιάζει το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος από πίσω. Ο αρχηγός του σχηματισμού, ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον αεροσκάφος, θα πρέπει κανονικά να παίρνει θέση στην αριστερή πλευρά, ελαφρώς πάνω και μπροστά από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, μέσα στο οπτικό πεδίο του χειριστή του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, και αρχικά όχι πλησιέστερα από 300 μ. προς αυτό αεροσκάφος. Οποιοδήποτε άλλο συμμετέχον αεροσκάφος θα πρέπει να παραμένει σε αρκετή απόσταση από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, κατά προτίμηση επάνω και πίσω. Αφού οριστικοποιηθούν η ταχύτητα και η θέση, τα αεροσκάφη προχωρούν, εάν χρειάζεται, στην Φάση ΙΙ της διαδικασίας.

Φάση ΙΙ

Ο αρχηγός του σχηματισμού, ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον αεροσκάφος, θα πρέπει να αρχίζει να πλησιάζει προσεκτικά το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, στο ίδιο ύψος, όσο είναι απόλυτα αναγκαίο για να αποκτήσει τις απαιτούμενες πληροφορίες. Ο αρχηγός του σχηματισμού, ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον αεροσκάφος, πρέπει να προσέξει για να αποφύγει τον αιφνιδιασμό του πληρώματος διακυβέρνησης ή των επιβατών του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, έχοντας συνεχώς υπόψη ότι ελιγμοί που θεωρούνται φυσιολογικοί για το αναχαιτίζον αεροσκάφος μπορεί να θεωρηθούν επικίνδυνοι στους επιβάτες και το πλήρωμα πολιτικού αεροσκάφους. Οποιοδήποτε άλλο συμμετέχον αεροσκάφος θα πρέπει να συνεχίζει να παραμένει σε ικανή απόσταση από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος. Μετά το πέρας της αναγνώρισης, το αναχαιτίζον αεροσκάφος αποσύρεται από την περιοχή του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, όπως περιγράφεται στη φάση ΙΙΙ.

Φάση ΙΙΙ

Ο αρχηγός του σχηματισμού, ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον αεροσκάφος, θα πρέπει να απομακρύνεται προσεκτικά από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος με ήπια βύθιση. Οποιαδήποτε άλλα συμμετέχοντα αεροσκάφη θα πρέπει να παραμένουν σε ικανή απόσταση από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος και να επανενώνονται με τον αρχηγό τους.

3.4 Ελιγμοί για ναυτιλιακή καθοδήγηση

3.4.1 Εάν, μετά από τους ελιγμούς αναγνώρισης των φάσεων Ι και ΙΙ ανωτέρω, θεωρηθεί απαραίτητη η επέμβαση στη ναυτιλία του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, ο αρχηγός του σχηματισμού, ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον αεροσκάφος, θα πρέπει κανονικά να λάβει θέση στην αριστερή πλευρά, ελαφρά πάνω και μπροστά από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, για να δώσει τη δυνατότητα στον κυβερνήτη του τελευταίου να βλέπει τα οπτικά σήματα που δίνονται.

3.4.2 Είναι απαραίτητο ο κυβερνήτης του αναχαιτίζοντος αεροσκάφους να πεισθεί ότι ο κυβερνήτης του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους είναι ενήμερος για την αναχαίτιση και επιβεβαιώνει λήψη των σημάτων που δίνονται. Εάν οι επαναλαμβανόμενες προσπάθειες προσέλκυσης της προσοχής του κυβερνήτη του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους με χρήση των σημάτων της σειράς 1 στο Προσάρτημα Ι, Τμήμα 2, είναι ανεπιτυχείς, άλλες μέθοδοι σήμανσης μπορεί να χρησιμοποιηθούν για το σκοπό αυτό, περιλαμβάνοντας ως έσχατο μέσο την οπτική επίδραση της μετάκαυσης, υπό τον όρο ότι δεν δημιουργείται κίνδυνος στο αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος.

3.5 Αναγνωρίζεται ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες ή η μορφολογία του εδάφους, μπορεί μερικές φορές να καταστήσουν απαραίτητο για τον αρχηγό του σχηματισμού, ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον αεροσκάφος, να λάβει θέση από τη δεξιά πλευρά, λίγο ψηλότερα και μπροστά από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος. Σε αυτή την περίπτωση, ο κυβερνήτης του αναχαιτίζοντος αεροσκάφους πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερη μέριμνα, ώστε το αναχαιτίζον αεροσκάφος να είναι εμφανώς ορατό ανά πάσα στιγμή στον κυβερνήτη του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.

4. Καθοδήγηση αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους

4.1 Καθοδήγηση ναυτιλίας και σχετικές πληροφορίες θα πρέπει να δίνονται σε αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος ραδιοτηλεφωνικά, οποτεδήποτε μπορεί να επιτευχθεί επαφή ασυρμάτου.

4.2 Όταν παρέχεται καθοδήγηση ναυτιλίας σε αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα, ώστε το αεροσκάφος να μην οδηγηθεί σε συνθήκες όπου η ορατότητα μπορεί να μειωθεί κάτω από εκείνη που απαιτείται για να παραμένει η πτήση σε μετεωρολογικές συνθήκες όψεως και ότι οι απαιτούμενοι ελιγμοί από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος δεν προσθέτουν στους ήδη υφιστάμενους κινδύνους στην περίπτωση που η λειτουργική ικανότητα του αεροσκάφους μειωθεί.

4.3 Στην εξαιρετική περίπτωση όπου αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος απαιτείται να προσγειωθεί στην επικράτεια που υπερίπταται, πρέπει επίσης να ληφθεί μέριμνα, ώστε:

α) το καθορισμένο αεροδρόμιο να είναι κατάλληλο για την ασφαλή προσγείωση του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους, ειδικά εάν το αεροδρόμιο δεν προσφέρεται συνήθως για πτητικές λειτουργίες πολιτικών αερομεταφορών,

β) η μορφολογία του εδάφους που περιβάλλει το αεροδρόμιο να είναι κατάλληλη για ελιγμούς κύκλου, προσέγγισης και αποτυχημένης προσέγγισης,

γ) το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος να έχει ικανοποιητικό εναπομένον καύσιμο, για να φτάσει στο αεροδρόμιο,

δ) εάν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος είναι αεροσκάφος πολιτικών μεταφορών, το καθορισμένο αεροδρόμιο να έχει διάδρομο μήκους τουλάχιστον 2.500 μ. από τη μέση στάθμη θαλάσσης και η αντοχή του διαδρόμου να είναι ικανή να υποστηρίξει το αεροσκάφος, και

ε) όταν είναι δυνατόν, το καθορισμένο αεροδρόμιο να είναι από αυτά που περιγράφονται λεπτομερώς στις σχετικές εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών.

4.4 Όταν ζητηθεί σε πολιτικό αεροσκάφος να προσγειωθεί σε άγνωστο αεροδρόμιο, είναι ουσιώδες να του δίνεται ικανοποιητικός χρόνος για την προετοιμασία της προσγείωσης, έχοντας υπόψη ότι μόνον ο κυβερνήτης του πολιτικού αεροσκάφους μπορεί να κρίνει την ασφάλεια της προσγείωσης σε σχέση με το μήκος διαδρόμου και της μάζας του αεροσκάφους στη δεδομένη στιγμή.

4.5 Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να δίνονται στο αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος ραδιοτηλεφωνικά όλες οι απαραίτητες πληροφορίες για διευκόλυνση της ασφαλούς προσέγγισης και προσγείωσης.

5. Ενέργειες από αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος

Τα Πρότυπα του Προσαρτήματος 2, Τμήμα 2, καθορίζουν τα ακόλουθα:

«2.1 Αεροσκάφος που αναχαιτίζεται από άλλο αεροσκάφος πρέπει άμεσα να:

α) ακολουθεί τις οδηγίες που δίνονται από το αναχαιτίζον αεροσκάφος, ερμηνεύει και αποκρίνεται στα οπτικά σήματα σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Προσαρτήματος 1,

β) ενημερώνει, εάν είναι δυνατόν, την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

γ) προσπαθεί να επιτύχει ραδιοεπικοινωνία με το αναχαιτίζον αεροσκάφος ή με την αρμόδια μονάδα ελέγχου αναχαιτίσεων, κάνοντας γενική εκπομπή στη συχνότητα κινδύνου 121,5 MHz, δίνοντας την ταυτότητα του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους και τη φύση της πτήσης. Εάν δεν έχει επιτευχθεί επαφή και εάν είναι πρακτικά εφικτό, επαναλαμβάνει την κλήση αυτή στην συχνότητα κινδύνου 243 MHz ,

δ) εάν είναι εξοπλισμένο με ερωτο-αποκριτή SSR, επιλέγει Mode A, κώδικα 7700, εκτός εάν έχει λάβει διαφορετικές οδηγίες από την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

«2.2 Εάν ελήφθησαν οδηγίες μέσω ασυρμάτου από οποιαδήποτε πηγή, που αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος μέσω οπτικών σημάτων, το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος πρέπει να ζητά άμεση διευκρίνιση, ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που δόθηκαν οπτικά από το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

«2.3 Εάν ελήφθησαν οδηγίες μέσω ασυρμάτου από οποιαδήποτε πηγή που αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος μέσω ασυρμάτου, το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος πρέπει να ζητά άμεση διευκρίνιση, ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που δόθηκαν μέσω ασυρμάτου από το αναχαιχίζον αεροσκάφος.»

6. Οπτικά σήματα αέρος-αέρος

Τα οπτικά σήματα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αναχαιτίζον και αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος είναι εκείνα που αναφέρονται στο Προσάρτημα 1 του παρόντος Παραρτήματος. Είναι ουσιώδες όπως το αναχαιτίζον και το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος τηρούν αυστηρά τα σήματα αυτά και ερμηνεύουν σωστά τα σήματα που δίνονται από το άλλο αεροσκάφος, και ότι το αναχαιτίζον αεροσκάφος πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή σε οποιαδήποτε σήματα δίνονται από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος για να υποδηλώσει ότι βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου ή κατεπείγουσας ανάγκης.

7. Ραδιοεπικοινωνία μεταξύ της μονάδας ελέγχου αναχαιτίσεων ή του αναχαιτίζοντος και του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους

7.1 Όταν λαμβάνει χώρα αναχαίτιση, η μονάδα ελέγχου αναχαιτίσεων και το αναχαιτίζον αεροσκάφος θα πρέπει:

α) πρώτα να προσπαθούν να αποκτήσουν αμφίδρομη επικοινωνία με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος σε κοινή γλώσσα στη συχνότητα κινδύνου 121.5 MHz, χρησιμοποιώντας τα χαρακτηριστικά κλήσης «INTERCEPT CONTROL», «INTERCEPTOR (Χαρακτηριστικό κλήσης)» και «INTERCEPTED AIRCRAFT» αντίστοιχα, και

β) σε περίπτωση αποτυχίας, να προσπαθούν να αποκτήσουν αμφίδρομη επικοινωνία με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος σε οποιαδήποτε άλλη συχνότητα ή συχνότητες, όπως έχουν καθορισθεί από την αρμόδια αρχή ATS, ή να αποκτήσουν επαφή μέσω της αρμόδιας μονάδας(ων) υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

7.2 Εάν επιτευχθεί επαφή ασυρμάτου, κατά τη διάρκεια της αναχαίτισης, αλλά δεν είναι δυνατή η επικοινωνία σε κοινή γλώσσα, πρέπει να γίνουν προσπάθειες για τη μεταβίβαση οδηγιών, επιβεβαίωση λήψης των οδηγιών και απαραίτητες πληροφορίες με χρήση των φράσεων και προφορών του Πίνακα Α-1 και εκπέμποντας κάθε φράση δύο φορές.

8. Αποφυγή χρήσης όπλων

Σημείωση.- Με ομόφωνη αποδοχή από την 25η (έκτακτη) Σύνοδο της Συνέλευσης του ICAO, στις 10 Μαΐου 1984, του Άρθρου 3 δις της Σύμβασης της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, τα Συμβαλλόμενα Κράτη έχουν αναγνωρίσει ότι «κάθε Κράτος πρέπει να απέχει από την προσφυγή στη χρήση όπλων εναντίον πολιτικών αεροσκαφών εν πτήσει».

Η χρήση τροχιοδεικτικών βλημάτων για την προσέλκυση προσοχής είναι επικίνδυνη, και αναμένεται ότι θα ληφθούν μέτρα για να αποφευχθεί η χρήση τους, ώστε οι ζωές των επιβαινόντων και η ασφάλεια του αεροσκάφους δεν θα κινδυνεύσουν.

9. Συντονισμός μεταξύ μονάδων ελέγχου αναχαιτίσεων και μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

Είναι απαραίτητο να διατηρείται στενός συντονισμός μεταξύ της μονάδας ελέγχου αναχαιτίσεων και της αρμόδιας μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της αναχαίτισης αεροσκάφους που είναι, ή πιθανόν να είναι, πολιτικό αεροσκάφος, ώστε η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να είναι πλήρως ενημερωμένη για τις εξελίξεις και για τις απαιτούμενες ενέργειες του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.

Πίνακας A-1

Φράσεις για χρήση από το ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝ αεροσκάφος			*Φράσεις για χρήση από το ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟ αεροσκάφος*		
Φράση	*Προφορά*[1]	*Ερμηνεία*	*Φράση*	*Προφορά*[1]	*Ερμηνεία*
CALL SIGN	KOL SA-IN	Ποιο είναι το χαρακτηριστικό κλήσης σας;	CALL SIGN[2] (Χαρ/κό κλήσης)	KOL SA-IN (Χαρ/κό κλήσης)	Το χαρακτηριστικό κλήσης μου είναι... (Χαρακτηριστικό κλήσης)
FOLLOW	FOL-LO	Ακολουθείστε με	WILCO	VILL-KO	Κατανοήθηκε θα συμμορφωθώ
DESCEND	DEE-SEND	Κατεβείτε για προσγείωση	CAN NOT	KANN NOTT	Αδυνατώ να συμμορφωθώ
YOU LAND	YOU LAAND	Προσγειωθείτε σε αυτό το αεροδρόμιο	REPEAT	REE-PEET	Επαναλάβατε τις οδηγίες σας.
PROCEED	PRO-SEED	Μπορείτε να συνεχίσετε	AM LOST	AM LOST	Θέση άγνωστη
			MAYDAY	MAYDAY	Είμαι σε κίνδυνο
			HIJACK[3]	HI-JACK	Υφίσταμαι αεροπειρατεία
			LAND (όνομα μέρους)	LAAND (όνομα μέρους)	Ζητώ να προσγειωθώ στο (όνομα μέρους)
			DESCEND	DEE-SEND	Ζητώ κάθοδο

1. *Στη δεύτερη στήλη, υπογραμμίζονται οι συλλαβές που πρέπει να τονίζονται.*
2. *Το χαρακτηριστικό κλήσης που ζητείται να δοθεί είναι αυτό που χρησιμοποιείται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες με τις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και ανταποκρίνεται στο χαρακτηριστικό του αεροσκάφους στο σχέδιο πτήσης.*
3. *Πολλές φορές οι περιστάσεις δεν επιτρέπουν, ούτε κάνουν επιθυμητή, τη χρήση της φράσης "HIJACK" (αεροπειρατεία).*

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Β. ΕΚΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΟΛΗ

1. Γενικά

Οι κατωτέρω διαδικασίες προορίζονται ως οδηγός για χρήση από αεροσκάφη, όταν λαμβάνει χώρα έκνομη παρεμβολή και το αεροσκάφος δεν είναι σε θέση να ενημερώσει για το γεγονός αυτό μια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

2. Διαδικασίες

2.1 Εκτός εάν οι συνθήκες επί του αεροσκάφους υπαγορεύουν διαφορετικά, ο κυβερνήτης θα πρέπει να προσπαθεί να συνεχίσει την πτήση στο εκχωρημένο ίχνος και στο εκχωρημένο επίπεδο πλεύσης, τουλάχιστον μέχρι να μπορέσει να ενημερώσει μια μονάδα ATS ή να βρεθεί μέσα σε κάλυψη ραντάρ.

2.2 Όταν αεροσκάφος που υπόκειται σε πράξη έκνομης παρεμβολής πρέπει να απομακρυνθεί από το εκχωρημένο ίχνος και το εκχωρημένο επίπεδο πλεύσης χωρίς να μπορεί να έρθει σε ραδιοτηλεφωνική επαφή με τις ATS, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους θα πρέπει, οποτεδήποτε είναι δυνατόν, να:

α) προσπαθεί να εκπέμψει προειδοποιήσεις στη συχνότητα κινδύνου VHF και άλλες κατάλληλες συχνότητες, εκτός εάν οι συνθήκες επί του αεροσκάφους υπαγορεύουν διαφορετικά. Άλλος εξοπλισμός όπως ερωτο-αποκριτές και ζεύξη δεδομένων θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιηθούν όταν αυτό είναι επωφελές και το επιτρέπουν οι περιστάσεις, και

β) ενεργεί σύμφωνα με ισχύουσες ειδικές διαδικασίες για απρόοπτες καταστάσεις εν πτήσει, όπου τέτοιες διαδικασίες έχουν καθιερωθεί και δημοσιευθεί στο Regional Supplementary Procedures (Doc 7030), ή

γ) εάν δεν έχουν καθιερωθεί ειδικές περιοχικές διαδικασίες, συνεχίζει σε ένα επίπεδο το οποίο διαφέρει από τα επίπεδα πλεύσης που κανονικά χρησιμοποιούνται για πτήσεις IFR κατά:

1) 150 μ. (500 πόδια) σε περιοχή όπου εφαρμόζεται ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός 300 μ. (1.000 ποδών), ή

2) 300 μ. (1000 πόδια) σε περιοχή όπου εφαρμόζεται ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός 600 μ. (2.000 ποδών).

Σημείωση.- Οι ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν από αεροσκάφος που αναχαιτίζεται, ενώ υπόκειται σε πράξη έκνομης παρεμβολής, περιγράφονται στο 3.8 του παρόντος Παραρτήματος.

Άρθρο δεύτερο

Δια του παρόντος παύει να ισχύει το Παράρτημα (Annex) 2, έκδοση 9η, τροποποίηση 32, που έχει δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης Τεύχος Β, αριθμός φύλλου 861, 12/08/1998.

Άρθρο τρίτο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 21 Δεκεμβρίου 2006

Ο Διοικητής

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr